

UNIVERSITE DE PARIS. — FACULTE DE DROIT

Les Transports en commun

à la surface

dans la région parisienne

(1914-1928)

THESE POUR LE DOCTORAT EN DROIT

Présentée et soutenue le 9 Mars 1929, à 14 heures

PAR

René LONDICHE

JURY DE LA THESE :

Président : M. W. OUALID, Professeur

*Suffragants : MM. ROUAST, Professeur
MONNIER, Professeur.*

PARIS

LES PRESSES UNIVERSITAIRES DE FRANCE

49, Boulevard Saint-Michel, 49

THESE POUR LE DOCTORAT EN DROIT

UNIVERSITE DE PARIS. — FACULTE DE DROIT

Les Transports en commun

à la surface

dans la région parisienne

(1914-1928)

THESE POUR LE DOCTORAT EN DROIT

Présentée et soutenue le 9 Mars 1929, à 14 heures

PAR

René LONDICHE

JURY DE LA THESE :

Président : M. W. OUALID, Professeur
Suffragants : MM. ROUAST, Professeur
MONNIER, Professeur.

PARIS

LES PRESSES UNIVERSITAIRES DE FRANCE

49, Boulevard Saint-Michel, 49

La Faculté n'entend donner aucune approbation ni improbation aux opinions émises dans les thèses ; ces opinions doivent être considérées comme propres à leurs auteurs.



AVERTISSEMENT

Nous voudrions exposer brièvement les raisons qui nous ont déterminé à étudier les modifications apportées par la dernière guerre à l'organisation des transports en commun à la surface.

L'intérêt que peut présenter l'historique d'un grand service public de la région parisienne au cours de la crise économique et sociale la plus grave des temps modernes n'échappera à personne. En effet, les industries privées n'ont pas seules souffert du conflit qui bouleversait le monde. Le contre-coup de la crise s'est fait également sentir sur les organismes nationaux, départementaux et communaux. A la fois industries privées et services publics, les compagnies de transports en commun ne devaient pas tarder à se trouver dans une situation financière désastreuse. C'est que, pour ces entreprises, aux causes générales du malaise économique : mobilisation de la main-d'œuvre, renchérissement général des matières premières, etc... venait s'ajouter le maintien de tarifs modiques considéré par les pouvoirs publics comme une des conditions de la paix sociale.

La prolongation de la crise aggrava la situation

des compagnies à un tel point qu'un changement de régime de l'exploitation s'imposa bientôt pour des considérations d'ordre financier, administratif ou social. Engagées dès 1918, les négociations et les délibérations reçurent leur conclusion en 1920, par le rachat de la plupart des concessions existantes et par l'établissement d'une régie intéressée.

Ce changement ne s'opéra pas sans de vives discussions tant au Conseil Municipal et au Conseil Général que dans la presse. A l'occasion des opérations de rachat, le bilan des concessions fut exposé et discuté et le système de la régie intéressée ne fut adopté qu'après de longs débats théoriques sur les mérites et les inconvénients respectifs des divers modes d'exploitation.

On comprend dès maintenant l'intérêt que peut présenter, au double point de vue juridique et économique, une étude comparative des régimes de la concession, de la régie directe, de la régie intéressée.

Mais si nos recherches portent principalement sur la période allant de 1910 à 1920, un exposé rétrospectif de la vie des concessions était indispensable pour faire comprendre quelle était exactement la situation au début de cette période décennale. Connaissant l'enchaînement des faits, on verra mieux les relations de cause à effet : le passé éclaire le présent et l'historique des transports en commun permettra de mieux dégager les principes, les idées, les tendances qui ont inspiré les conventions antérieures.

Le fait principal qui ressort de l'étude des moyens de transport en commun de la région pari-

sienne, omnibus ou tramways à leur début, c'est que les divers services se sont développés isolément. Chaque entreprise a eu son histoire propre, son évolution particulière, sa réglementation spéciale. Les réseaux se sont constitués d'une façon empirique au hasard des circonstances, sous la pression des besoins, sans plan préalable, et par suite sans distribution rationnelle. Ce n'est guère qu'à la fin du siècle dernier que les tendances unificatrices se firent jour par le groupement de quelques entreprises.

En 1910, date d'expiration de la plupart des concessions de services d'omnibus et de tramways, les pouvoirs publics faisant un pas de plus dans cette voie, mirent l'échéance à profit et réduisirent d'abord le nombre des concessions dont la multiplicité était une entrave à tout progrès dans l'exploitation. C'était une étape importante vers la réorganisation générale. Pourtant, celle-ci n'aurait sans doute reçu sa conclusion qu'en 1950, à l'expiration des principales concessions, sans la guerre qui obligea à l'envisager dès 1919.

Les efforts accomplis à cette date aboutirent en 1920 au rachat et à l'affermage.

Le temps écoulé depuis cette époque nous permettra enfin d'apprécier les résultats du système adopté en 1920, aux points de vue technique et financier et de formuler quelques prévisions concernant l'avenir des transports en commun de la région parisienne.

CHAPITRE PREMIER

LES TRANSPORTS EN COMMUN AVANT 1914

De nombreux moyens de transport ont été successivement employés à Paris et M. Alfred Martin (1) les a énumérés dans un ouvrage qui abonde en détails curieux. Les premiers en date sont les voitures particulières dont l'origine remonte aux « basternes » traînées par des bœufs, dans lesquelles montaient les premiers rois de France. Leur usage n'a cessé de prendre au cours des siècles et jusqu'à nos jours avec l'automobile, un développement de plus en plus considérable. Mais pour utiles que soient ces divers véhicules, leurs services ne visent à satisfaire que des intérêts privés. De tout temps, en effet, les voitures particulières n'ont été ni accessibles à tous — leur acquisition et leur entretien ou même leur location étant très onéreux — ni assez nombreuses pour une

(1) Alfred MARTIN. — Etude historique et statistique des moyens de transports dans Paris.

population aussi dense que celle de Paris et de sa banlieue parce qu'elles ne peuvent recevoir qu'un petit nombre de voyageurs à la fois.

A cet égard, le tableau suivant fait ressortir les augmentations successives de la population depuis le commencement du 19^e siècle.

Années	PARIS anciennes limites	Départem ^t de la SEINE
1801	547.756	631.808
1817	713.966	807.022
1831	785.862	949.799
1836	899.313	1.099.869
1841	935.261	1.194.603
1846	1.053.897	1.364.933
1851	1.053.262	1.422.065
1856	1.174.346	1.727.419

Années	PARIS nouvelle enceinte	Départem ^t de la SEINE
1861	1.696.141	1.953.660
1866	1.825.274	2.150.916
1872	1.851.792	2.220.060
1876	1.988.806	2.410.849
1881	2.269.023	2.799.329
1886	2.344.550	2.961.089
1891	2.447.957	3.141.595
1896	2.536.834	3.340.514
1901	2.714.068	3.669.930
1906	2.763.393	3.848.618
1911	2.888.110	4.154.042
1921	2.906.472	4.411.691
1926 (2)	2.871.429	4.628.637

(2) Il convient de noter qu'en vertu de décrets en date du 3 avril 1925, des portions de territoire comprises dans l'ancienne zone militaire et proenant des communes de Boulogne, Issy-les-Moulineaux, Vanves, Malakoff, Montrouge et Gentilly, ont été annexées à la Ville de Paris.

A la population dite domiciliée, il convient d'ailleurs d'ajouter les étrangers, les provinciaux, qui, chaque année, viennent de plus en plus nombreux passer quelques jours ou quelques semaines à Paris. A l'heure actuelle, le chiffre de la population flottante est évalué à plus de 2 millions de personnes.

La progression du peuplement a entraîné, en même temps que l'extension de la capitale et des communes qui l'entourent, l'augmentation des distances à parcourir. A un autre point de vue, le progrès même des moyens de transport a eu une action psychologique en développant le goût des déplacements rapides.

La création de voitures capables de transporter un nombre assez considérable de voyageurs et permettant par suite de diminuer le prix du trajet est devenu de plus en plus une nécessité sociale, un problème vital.

*
* *

Pascal conçut le premier l'idée d'un service de voitures publiques. Il contribua à la formation d'une société qui adressa au Roi, le 25 novembre 1661, une requête tendant à organiser « à l'instar des coches de la campagne », un service de carrosses « qui feraient toujours les mêmes trajets dans Paris, d'un quartier à l'autre ». Le prix de la place était de 5 sols marqués et les départs avaient lieu à heures fixes. Par lettres patentes du 19 janvier 1662, Louis XIV accorda ce privilège à Arthus Gouffier, duc de Roua-

nès, gouverneur de la province du Poitou, au marquis de Sourches, grand prévost de l'Hôtel et au marquis de Grenan, grand échanson de France.

Le samedi 18 mars 1662 l'inauguration du service eut lieu avec pompe au milieu de l'enthousiasme des Parisiens. Cinq « routes de carrosses » furent mises en exploitation cette même année. La première allait du Luxembourg à la porte Saint-Antoine, la seconde de la rue Saint-Antoine à la rue Saint-Honoré, la troisième de la rue Montmartre au Luxembourg, la quatrième, dite du Tour de Paris, avait comme point de départ et d'arrivée la rue Neuve Saint-Paul, la cinquième allait de la rue du Poitou au Luxembourg (3).

Les carrosses à 5 sols qui pouvaient contenir 8 personnes constituaient bien avec leur itinéraire fixe, la régularité des départs et la modicité du prix, le premier moyen de transports en commun. Pourtant ils n'étaient pas à proprement parler des voitures publiques, des omnibus, car le Parlement en avait interdit l'accès à « tous soldats, pages, laquais et autres gens de livrée, manœuvres et gens de bras pour la plus grande commodité et liberté des personnes de mérite ».

L'exclusion de certaines catégories sociales ainsi que l'augmentation du prix des places — de 5 sols il passa à 6 sols — nuirent à la prospérité de l'entreprise. Celle-ci fut abandonnée à une date indéter-

(3) Ces itinéraires coïncident tous, sauf celui du Tour de Paris, avec des itinéraires ou des fragments d'itinéraires actuels.

minée et le privilège des concessionnaires fut racheté en 1691 par les propriétaires du privilège des carrosses de place qui utilisèrent vraisemblablement le matériel pour le transport des voyageurs en banlieue.

Après cet échec, les règnes de Louis XV et de Louis XVI ne se signalèrent par la création d'aucun nouveau moyen de transport et pendant un siècle les rues de Paris restèrent abandonnées aux voitures de louage et aux cochers dont le public redoutait l'insolence proverbiale.

La situation devait se modifier au XIX^e siècle. Tout d'abord la Convention avait par la loi du 16 octobre 1794, proclamé la liberté complète de l'industrie des transports. En second lieu, après la chute de l'Empire et le rétablissement de la paix les étrangers vinrent en foule visiter Paris dont la population s'accrût rapidement. En 1819, le sieur Godot sollicita l'autorisation « d'établir des voitures publiques à itinéraires fixes sur les boulevards et les quais ». Cette requête, et une série de propositions analogues, furent repoussées par l'administration qui craignait les embarras qu'un pareil service apporterait à la circulation. Pourtant, en 1827, la Préfecture de Police agréa une demande de MM. Baudry, Proitard et de Saint-Géran, visant l'exploitation dans Paris d'un service de voitures dites « Omnibus ».

Les premiers omnibus, accessibles à toutes les classes de la population, connurent le succès ; d'après M. François Favre (4), ils ressemblaient fort aux an-

(4) Historique et statistique de la Compagnie Générale des Omnibus.

ciennes diligences. Ils comprenaient trois compartiments (coupé, intérieur et rotonde), dont chacun comportait un tarif différent; le prix moyen était de 0 fr. 25. D'abord à 18 places, ils furent ensuite à 16 places lorsque le prix, par ordonnance du 2 janvier 1830, en eut été élevé de 0,25 à 0,30, sur l'initiative de MM. Feuillant et Moreau-Chaslon qui s'étaient rendus titulaires du privilège précédemment accordé à M. Saint-Géran à la mort de M. Baudry.

La prospérité de l'entreprise suscita la concurrence. 20 sociétés d'omnibus différentes se constituèrent à cette époque. Préoccupées surtout de réaliser des bénéfices, elles délaissaient les quartiers peu peuplés pour n'exploiter que des itinéraires productifs, en sorte que les voies les plus fréquentées étaient desservies par les voitures de plusieurs compagnies. D'aucunes disparurent, d'autres fusionnèrent et, en 1855, il ne subsistait plus qu'une dizaine de compagnies comptant 358 voitures : Omnibus, Dames Réunies, Favorites, Béarnaises, Citadines, Batignollaises, Gazelles, Constantines, Tricycles, Hirondelles-Parisiennes et Excellentes.

Dans son mémoire présenté le 18 mai 1854 à la commission municipale le Préfet de Police souligna à bon droit les inconvénients que présentait l'existence de plusieurs compagnies : « Il y a, disait-il, dans une grande ville telle que Paris un immense besoin de transport à bas prix. Il existe entre tous les quartiers une étroite solidarité de relations de toute nature. Le régime de la concurrence qui rencontre de grandes difficultés dans l'état de la voirie

ne donnerait pas satisfaction à cet intérêt, parce qu'il desservirait certains quartiers et pas d'autres. Le mieux est donc de constituer une seule compagnie qui, avec de moindres frais généraux, produira le transport au plus bas prix, qui par unité de direction établira la solidarité dans un service appelé à rayonner en tous sens, qui sera en mesure d'exécuter dans une certaine proportion les transports onéreux que réclamera l'intérêt public ».

La solution préconisée par l'administration triompha : les dix compagnies s'entendirent et fusionnèrent en 1855 sous le titre d' « Entreprise Générale des Omnibus ». C'est de cette époque que date la première manifestation des tendances unificatrices dans les transports en commun.

L'article 1^{er} du décret impérial (5) en date du 22 février 1855 qui autorisa la fusion, modifia la raison sociale qui devint « Compagnie Générale des Omnibus ». L'administration municipale — à laquelle l'avantage de l'opération n'avait pas échappé et qui tenait à pouvoir imposer à la compagnie les améliorations qu'elle jugerait nécessaires — accordait, par l'intermédiaire du Préfet de Police, pour une période de 30 ans, « le droit exclusif de faire circuler avec faculté de stationnement sur la voie publique, dans l'enceinte de Paris, et conformément aux règlements, les voitures dites omnibus, employées au transport en commun des personnes, tant dans

(5) Bulletin des Lois (partie supplémentaire, 11^{er} semestre 1855. Bulletin n° 158, pages 347-361.

ladite enceinte qu'entre Paris et les communes de Courbevoie et de Vincennes ».

Ce privilège fut maintenu à la Compagnie par le traité du 18 juin 1860 à la suite de l'annexion à Paris des communes de la zone périphérique des boulevards extérieurs (6). Le traité réorganisait les réseaux, élevait la redevance payée à la ville et prolongeait la durée de la concession jusqu'au 31 mai 1910.

Mais un point restait obscur : la Compagnie Générale des Omnibus devenait-elle titulaire du monopole du transport en commun des personnes dans l'enceinte de Paris ? En parlant du « droit exclusif de faire circuler avec faculté de stationnement sur la voie publique » le traité semblait le dire. Cependant cette interprétation ne pouvait être valable en droit puisqu'aux termes de la loi des 2-17 mars 1791, aucune atteinte ne pouvait être portée au principe de la liberté de l'industrie, et que spécialement la loi du 31 mai 1851 et le décret du 18 août 1852 n'astreignaient les entrepreneurs de transport qu'à une déclaration préalable. Sans doute il appartenait à l'administration municipale et spécialement au Préfet de Police d'édicter les mesures de nature à favoriser la circulation et à assurer la sécurité sur la voie publique. Aussi, le privilège accordé par la Ville consistait avant tout dans la faculté de stationnement, la faculté de circulation demeurant libre et appartenant à tous.

(6) Loi du 16 Juin 1859.

Néanmoins, la distinction faite en principe entre le monopole du transport et le droit exclusif de stationnement ne tarda pas à disparaître. Seule, la C. G. O. pouvait, avec les omnibus, prendre des voyageurs à un point quelconque de Paris, pour les transporter à un autre point ; toute concurrence devenait impossible et la Compagnie se trouva investie d'une sorte de monopole de fait qui allait faire naître de nombreux conflits lorsque le droit d'établir des lignes de tramways à l'intérieur de Paris serait concédé à d'autres compagnies.

La fusion des compagnies ayant permis de développer les lignes d'une façon plus rationnelle et d'adapter le trafic aux besoins des usagers, l'omnibus devint rapidement un rouage indispensable de la vie publique.

De 1854 à 1873, le trafic et les recettes de la Compagnie des Omnibus sont en progression chaque année, mais au cours de l'année 1873 les lignes de tramways à chevaux se développèrent à Paris. Un ralentissement se produisit alors. Le tramway plus confortable l'emporta sur l'omnibus qui perdit un peu de la faveur du public.

Pourtant l'omnibus conservait toujours son utilité et il retrouva sa vogue. Astreints à suivre une voie rigide, les tramways étaient une cause d'embarras pour la circulation et leurs incidents d'exploitation étaient plus nombreux que sur les lignes d'omnibus.

L'omnibus devait lui aussi profiter des progrès du machinisme. La création de l'automobile allait au début du siècle remplacer les chevaux par des che-

vaux-vapeur. Les premiers omnibus automobiles firent leur apparition au cours de l'année 1907. Ce mode de locomotion, plus moderne et plus rapide, fut accueilli avec une telle faveur que le Métropolitain se ressentit de la concurrence. Après avoir triomphé des omnibus et tramways, il se trouvait, à son tour, vaincu par l'automobile.

Cependant, si l'autobus était un progrès, son confort laissait à désirer surtout pour les voyageurs de l'impériale où les trépidations produites par le pavage se trouvaient amplifiées. Les voitures à impériale furent remplacées peu à peu par un modèle nouveau n'en comportant plus. Mais la transformation des services d'omnibus fut lente. Au moment de l'expiration de la concession de nombreux omnibus étaient encore traînés par des chevaux. Avec la traction animale, avec les voitures inconfortables et encombrantes, ils constituaient un anachronisme et ne répondaient plus aux besoins croissants de la circulation. Enfin, comme pour les tramways, il importait de reviser les tarifs et de remplacer le prix uniforme de transport par un prix proportionné à la longueur de la course. La correspondance, qui avait eu sa raison d'être avec des tarifs élevés, mais qui ne se comprenait vraiment plus avec des tarifs réduits et avec la multiplicité des moyens de transport offerts au public, ne méritait pas non plus de survivre au traité de 1860.

En 1855, la Compagnie des Omnibus exploitait à l'intérieur de la capitale 25 lignes dont le développement atteignait 149 kilom. 700. En 1910, il y

avait 42 lignes d'omnibus desservant un parcours total de 248 kilomètres. Pour la même année, le nombre des kilomètres-voitures parcourus fut de 25.790.830, le nombre des voyageurs de 132.118.325 et la recette de 22.192.597 francs.

*
* *

On peut se demander si les omnibus auraient été capables de répondre aux besoins d'une population sans cesse grandissante. Mais, à la fin du siècle dernier, les perfectionnements de la mécanique mirent à la disposition du public des omnibus sur rails dont le roulement n'avait plus à subir la résistance du sol.

Accueillie avec faveur à New-York, la création d'un service de voitures publiques roulant sur rails rencontra, à ses débuts en France, beaucoup de difficultés auprès des pouvoirs publics. Enfin, après un essai satisfaisant, un décret du 18 février 1854 autorisa un ingénieur français, M. LOUBAT, à établir pour un service de voitures à traction à chevaux, des voies ferrées de Sèvres à Vincennes avec embranchement sur le Rond-Point de Boulogne.

Le décret fut rendu sans enquête préalable et sans que le Conseil Municipal de Paris, ni le Conseil d'Etat eussent été consultés. Le cahier des charges — le premier concernant ce genre de concession — posait pour la première fois le principe que tout service public de cette nature ne pouvait être organi-

sé qu'en vertu d'une concession et était astreint à une redevance (7).

Innovation en droit, en l'absence de texte législatif ou réglementaire, une exploitation de ce genre était aussi une nouveauté en fait.

Le gouvernement craignait que le « Chemin de Fer Américain » ainsi qu'on l'appelait en raison de son origine, nuisît au bon aspect de la cité et devînt une cause de trouble pour la circulation.

Aussi, la Compagnie Générale des Omnibus, à laquelle, par décret du 15 septembre 1856, la concession faite à M. Loubat fut transférée, du consentement de ce dernier, ne fut autorisée à poser des rails que dans la partie comprise entre la place de la Concorde, Sèvres et Boulogne. Puis, pendant 17 ans, l'administration méfiante ne s'occupa ni d'étendre, ni d'améliorer ce nouveau mode de locomotion qui resta pour ainsi dire une curiosité.

Après la guerre de 1870, le premier Conseil Général élu, préoccupé de l'insuffisance des moyens de transport à l'intérieur de Paris et dans la banlieue, mit à l'étude, sur la proposition de M. le Préfet de la Seine, l'établissement « d'un réseau de voies ferrées desservant Paris et reliant entre elles les diffé-

(7) L'art. 12 dispose que le concessionnaire est tenu d'entretenir les voies ferrées ; l'art. 15 fixe à 30 années la durée de la concession, mais l'art. 30 spécifie que, comme toutes les concessions faites sur le domaine public, cette concession est toujours révocable sans indemnité en tout ou partie avant le terme fixé par l'art. 15. Enfin, par l'art. 31, M. LOUBAT s'engage à payer à la Ville de Paris, une rétribution égale à celle qui sera imposée à toute autre compagnie faisant ou devant faire le service d'omnibus.

rentes communes du Département de la Seine ».

Au cours de cette étude, confiée à une commission composée en majeure partie de techniciens, une question nouvelle se posa : par suite de l'absence de texte concernant spécialement les tramways (8), quels seraient les droits et les attributions du Conseil Général en la matière ?

Le Conseil Général songea, en l'espèce, à utiliser la loi de 1865 qui autorisait les assemblées départementales à concéder les chemins de fer d'intérêt local (9). Pour l'administration supérieure, au contraire, les tramways devaient être considérés comme des services péagers (10), dont la concession et l'exploitation ne pouvaient être autorisées et réglées que par un décret rendu après enquête et dans la forme des règlements d'administration publique.

Le Conseil Général adopta cette thèse ; un décret rendu le 9 avril 1873 concédait au département de la Seine jusqu'au 31 mai 1910 (11), avec la faculté de rétrocession, un réseau comprenant :

1° Une ligne circulaire entièrement située dans Paris, empruntant en grande partie les anciens boulevards extérieurs ;

(8) Jusqu'à la loi de 1880, qui a régi pour la première fois cette matière, on a appliqué, en effet, de simples règles de jurisprudence déduites des principes généraux de la législation.

(9) Cette solution devait l'emporter avec la loi du 31 juillet 1913.

(10) C'est-à-dire des services de transport sur la voie publique autorisés moyennant une redevance déterminée.

(11) Cette date fut choisie parce qu'elle était celle de la concession des omnibus.

2° D'autres lignes partant de divers points de la banlieue et se prolongeant plus ou moins loin dans l'intérieur de Paris.

Après avoir divisé ce premier réseau en 3 parties : intérieur, extérieur Nord, extérieur Sud, le département le rétrocéda de la façon suivante.

1° Pour la partie comprise dans l'intérieur de Paris, à la Compagnie Générale des Omnibus, afin de ne pas soulever la question du privilège des transports en commun dans Paris, revendiqué par cette Compagnie (12).

2° A la Compagnie des Chemins de fer Parisiens (Tramways Nord) pour la partie du réseau à établir dans l'arrondissement de Saint-Denis.

3° A la Compagnie des Tramways de Paris (Tramways Sud) pour la partie s'étendant dans les diverses communes de l'arrondissement de Sceaux.

Ces rétrocessions furent approuvées par deux décrets en date des 18 octobre 1873 et 5 juin 1875.

La formation des deux derniers réseaux avait posé une question délicate : obligerait-on les voyageurs à descendre aux fortifications pour changer de voiture et de compagnie ? Une convention intervint qui semblait reconnaître en droit — tout en y déro-

(12) La Compagnie des Omnibus avait, depuis 1856, la concession du chemin de fer Loubat, concession devant expirer en 1905, et qui fut également prorogée jusqu'au 31 Mai 1910, à la suite d'une délibération du Conseil Municipal de Paris du 19 août 1905 (Décrets du 21 Juillet 1905 et 30 Décembre 1905).

geant en fait — le monopole revendiqué dans Paris par la Compagnie Générale des Omnibus. L'exploitation des lignes desservant la banlieue serait faite par les Compagnies de tramways extérieurs, moyennant le paiement à la Compagnie des Omnibus, d'une indemnité variant de 3.000 francs à 7.000 francs par kilomètre, pour la partie comprise intra-muros en compensation de « privation de trafic et abandon partiel des droits concédés par la Ville de Paris ».

D'autre part, la Compagnie des Omnibus rétrocessionnaire de la ligne circulaire afferma, moyennant indemnité, une partie de cette ligne (Etoile-Montparnasse-Bastille-Nation) à la Compagnie Générale Parisienne de Tramways.

L'approche de l'Exposition de 1878 et l'engouement du public pour les tramways allait amener leur extension au détriment des omnibus.

Un second réseau de six lignes de tramways, concédé jusqu'au 31 mai 1910 par l'Etat à la Ville de Paris, fut rétrocédé par celle-ci à la Compagnie des Omnibus le 21 août 1877 ; la plupart des lignes étaient situées entièrement ou presque entièrement dans Paris, quelques-unes même n'étaient que des transformations de lignes d'omnibus.

La Compagnie des Omnibus obtint, toujours dans les mêmes conditions, trois nouvelles lignes en 1878 et une autre en 1881.

A la fin de l'année 1880, une demande de fusion des trois Compagnies existantes fut soumise au Con-

seil Municipal de Paris et au Conseil Général de la Seine. Après de longues négociations, ce projet ne put aboutir.

Vers cette époque, différents décrets vinrent accorder aux Compagnies de tramways extérieurs, sans soulever les protestations de la Compagnie des Omnibus, les prolongements ou les modifications qu'elles sollicitaient pour certaines lignes octroyées en 1873. Mais, ces réseaux étant insuffisants, l'administration préfectorale mit à l'enquête 17 lignes nouvelles qui auraient été rétrocédées par le département dans les conditions suivantes :

Quatre lignes à la Compagnie Générale des Omnibus.

Treize, suivant le système de 1873, aux deux autres Compagnies, si la Compagnie des Omnibus n'avait refusé en revendiquant le monopole des lignes pénétrant dans Paris.

Sur ces entrefaites, les Compagnies de tramways extérieurs, mal administrées, étant tombées en faillite, leur rachat par la Compagnie des Omnibus mit en conflit le Conseil Municipal et le Conseil Général.

Alors que le Conseil Municipal était partisan du rachat, le Conseil Général s'y montrait hostile et proposait d'exploiter en régie le réseau départemental.

Soumise au Conseil d'Etat, cette dernière proposition fut rejetée pour deux raisons : une de droit : doute sur la légalité de cette opération en raison des contrats antérieurement passés avec la Compagnie

des Omnibus ; une de fait : méfiance à l'égard du système de la régie.

A ce moment, deux compagnies nouvelles se substituèrent aux compagnies défaillantes. La question du rachat ou de la régie ne se posait donc plus et le Conseil Général rétrocéda 11 lignes sur les 17 dont il vient d'être question.

Mais le mouvement de voyageurs amené par l'Exposition de 1889, et l'augmentation constante de la population, firent ressortir à nouveau l'insuffisance des moyens de transport en commun dans Paris.

Dès lors, devant l'opposition persistante de la Compagnie des Omnibus, qui avait pour effet d'arrêter le développement d'un service public, le ministre des Travaux Publics, arguant que les nouvelles lignes empruntaient des routes nationales, concéda directement, par décret du 5 juin 1891, les nouvelles lignes projetées aux compagnies existantes : Compagnie des Omnibus, Compagnie des Tramways de Paris et du Département (ancienne Compagnie Nord) et Société Générale Parisienne (ancienne Compagnie Sud). On évitait ainsi de faire intervenir la Ville de Paris et le Département qui avaient des traités particuliers avec la Compagnie des Omnibus. Cette dernière ne se fit d'ailleurs pas faute de protester.

Jusqu'alors, la traction animale avait été seule en usage. L'année 1890 vit apparaître les premiers tramways à vapeur et les premières applications de l'électricité à la traction des tramways. En 1892, quelques voitures fonctionnent au moyen d'accumulateurs.

Cette transformation tardive montre, à la différence de ce qui s'est passé en Angleterre et aux Etats-Unis, la progression lente de l'industrie des tramways en France.

A partir de cette époque les systèmes de concessions sont multiples : concession au département et aux communes à charge de rétrocession ; concession directe à des compagnies ou à des particuliers, par l'Etat, le département, les communes ou par des syndicats de communes.

Le 12 mars 1896, l'Etat concéda, comme en 1877, à la Ville de Paris 5 lignes nouvelles situées intramuros ; ces lignes furent rétrocédées à la Compagnie des Omnibus.

Par décret du 12 janvier 1897, l'Etat concéda à la Compagnie Générale Parisienne de Tramways une ligne du Petit-Ivry aux Halles prolongée ensuite jusqu'à la Bourse du Commerce.

La fin de cette concession primitivement fixée au 31 mai 1910 fut reportée au 31 décembre 1930.

Par décret du 27 décembre 1897, une ligne de Saint-Ouen au Champ-de-Mars fut concédée au département qui la rétrocéda à la Compagnie des Tramways de Paris et du Département de la Seine et à la Compagnie Générale Parisienne de Tramways. Cette dernière compagnie devait exploiter la ligne, mais en partie seulement, du Champ-de-Mars à la Place Péreire. Cette concession devait expirer le 31 décembre 1948.

En outre, des concessions particulières avaient été données par l'Etat à des compagnies spéciales :

en 1889, à la Compagnie de Paris à Saint-Germain (partie de la ligne située sur le département de la Seine, de Courbevoie à Rueil). Fin de la concession, 31 décembre 1939.

de 1885 à 1910, à la Compagnie des Chemins de fer Nogentais, dont les lignes étaient toutes situées extra-muros. Fin de la concession variable suivant les lignes : 31 décembre 1893, 31 décembre 1930, etc...

en 1891, à la Compagnie du Chemin de fer de Paris à Arpajon. Fin de la concession, le 31 décembre 1956.

en 1893, au syndicat des communes de Seine-et-Oise, auquel fut substituée la Compagnie des Voies Ferrées de la Banlieue de Paris (ligne de la Porte Maillot à Maisons-Laffitte). Fin de la concession : le 31 décembre 1947.

en 1895, à la Compagnie de Paris à Romainville. Fin de la concession : 31 mai 1910 (incorporée à l'Est-Parisien et prorogée jusqu'au 31 décembre 1930).

De son côté, la Ville de Paris, usant des dispositions de la loi de 1880, concédait le 24 janvier 1880 à une compagnie particulière (fin de la concession : 31 mai 1910) l'établissement du Funiculaire de Belleville (13), malgré les revendications de la Compagnie des Omnibus de Paris, et à cette dernière, par

(13) Les villes d'Amérique, comme San Francisco, commençaient à renoncer à ce moyen de transport. Ceci souligne le retard que nous avons dans l'industrie des tramways.

décret du 30 mars 1893 la ligne de la Place Saint-Augustin au Cours de Vincennes (fin de la concession 31 mai 1910).

En vertu de la même loi, le département de la Seine concédait à la Compagnie des Tramways de Saint-Maur des Fossés (décret du 28 avril 1892) une ligne entre Charenton et la Varenne (fin de la concession 31 décembre 1935) et un embranchement de Joinville à Champigny (décret du 12 octobre 1897). Il avait concédé aux communes du Pré Saint-Gervais (décret du 24 avril 1899), de Pantin (décrets des 24 février 1896 et 18 janvier 1899), et de Saint-Denis (décret du 5 septembre 1899) de petites lignes, que les deux premières communes rétrocédèrent à la Compagnie des Tramways de Paris et du Département de la Seine, et la troisième à une Compagnie qui devint la Compagnie des Tramways Mécaniques des environs de Paris.

Enfin, le département concéda encore directement à une compagnie spéciale la ligne dite du Chemin de fer du Bois de Boulogne (décret du 24 juillet 1897), fin de la concession 31 décembre 1930.

Dans les dernières années du XIX^e siècle, la substitution de la traction mécanique à la traction animale se généralisa de plus en plus ; des expériences particulièrement intéressantes furent faites pour l'électrification de certaines lignes du réseau Sud (installation du trolley et du caniveau sur la ligne Charenton-Bastille).

A l'approche de l'exposition universelle de 1900, le Conseil Général se préoccupa de créer de nouveaux

moyens de transport qui, pourvus de la traction électrique, devaient être plus rapides et plus économiques que les systèmes précédents. Ce furent ce que l'on a appelé les tramways de pénétration.

Les concessions antérieures à 1900 avaient été accordées par à-coups, sous la pression des besoins, souvent à la veille des expositions universelles. Cette absence d'ordre et de méthode avait eu naturellement pour conséquence un manque complet d'homogénéité dans le régime des transports en commun à Paris; les inconvénients multiples qui en résultaient auraient dû amener les pouvoirs publics à changer de méthode en 1900. Il n'en fut malheureusement rien et les concessions de cette époque, suivant une expression de M. Romieu (14) « furent également distribuées de façon déraisonnable ». Elles présentèrent le même caractère d'incohérence que les précédentes.

Dix-neuf lignes nouvelles furent ainsi mises à l'enquête. Trois furent données aux compagnies existantes; les autres furent réparties en plusieurs groupes pour lesquels de nouveaux concessionnaires se présentèrent. La concession leur fut accordée directement par l'Etat par décret du 30 mars 1899; celle-ci devait finir le 31 décembre 1930.

Aux concessionnaires primitifs se substituèrent des Compagnies nouvelles : Est-Parisien, Ouest-Parisien, Tramways électriques de la Rive Gauche,

(14) M. ROMIEU. — La vie économique et le rôle de l'administration. Cours à l'Ecole Libre des Sciences Politiques.

Nord-Parisien, Tramways Mécaniques des environs de Paris (Nord-Ouest Parisien), Vanves-Paris et extension.

L'Est-Parisien engloba en outre les anciennes Compagnies de Romainville et de Saint-Maur-des-Fossés ; celle des Tramways Mécaniques des environs de Paris obtint la ligne Maisons-Laffitte-Porte Maillot.

D'autre part, par décret du 30 avril 1900, la Compagnie Générale Parisienne avait obtenu directement de l'Etat la prorogation de la concession de huit de ces lignes jusqu'au 31 décembre 1930 à la condition qu'elle substituerait la traction mécanique à la traction animale et qu'elle abaisserait les tarifs,

En mars et juin 1900, de nouvelles lignes furent concédées aux Compagnies de la Rive Gauche, de l'Est-Parisien et des Tramways Mécaniques.

Enfin, par décret du 25 septembre 1900, l'Etat concéda six nouvelles lignes de pénétration à des particuliers, qui d'ailleurs n'en poursuivirent pas l'exécution (Suresnes-La Chapelle ; Saint-Ouen-Porte Maillot ; Puteaux-Notre-Dame de Lorette ; Neuilly-Avenue Parmentier ; Saint-Ouen-Place Cadet ; et Neuilly-Gare de l'Est).

Les concessionnaires n'ayant en vue que les bénéfices immédiats se soucièrent peu de la façon dont ils pourraient exploiter leur privilège et acceptèrent sans discussion les cahiers des charges les plus lourds.

Ils consentirent des abaissements excessifs de tarif et acceptèrent des clauses inconciliables avec la

prospérité des entreprises. Aussi furent-ils obligés de s'adresser à des banquiers et à des entrepreneurs qui leur avancèrent des fonds à des taux usuraires. La situation des concessionnaires fut d'autant plus mauvaise que les concessions ne furent données qu'à la veille de l'Exposition en mars 1899. Beaucoup de lignes ne purent être terminées qu'à la fin de l'année 1900 et ne profitèrent pas de l'affluence des voyageurs amenée par l'Exposition.

Les résultats financiers désastreux de l'exploitation déterminèrent certains concessionnaires à renoncer à leur concession. Neuf lignes ne furent pas exécutées (Montreuil-Place de la République au Fort de Vincennes, Courbevoie au Pecq, Arcueil-Cachan-Luxembourg et les six lignes de la concession du 25 septembre 1900). La ligne Vanves-Champ-de-Mars cessa son exploitation le 11 Février 1902 après un an d'existence ; trois autres : Noisy-le-Sec - Square du Temple, Saint-Ouen-Champ de Mars, Pantin-Porte d'Ivry ne furent exploitées qu'en partie. Les lignes Place de la Nation-Gare de Sceaux et Place de la Nation-Place Valhubert, en raison de leur faible trafic, avaient été supprimées à la suite de leur doublement par le Métropolitain.

Les cours de Bourse accusèrent vite les résultats déficitaires des entreprises. En 1902, les actions de l'Est-Parisien, d'une valeur nominale de 500 francs étaient à 110 francs ; après être montées à 700 francs, celles de l'Ouest-Parisien descendirent à 345 francs ; celles du Nord-Ouest Parisien cotèrent 40 francs, après avoir atteint 108 francs.

Une telle situation émut vivement la presse et les pouvoirs publics. Au cours des débats parlementaires ouverts par une interpellation le 20 novembre 1902, plusieurs députés socialistes demandèrent la déchéance des compagnies concessionnaires et la municipalisation des réseaux. Après consultation de la Chambre de Commerce et du Comité républicain du Commerce et de l'Industrie, le gouvernement préféra réviser le cahier des charges en augmentant les tarifs « à titre d'essai et pour une période de six mois », et en diminuant les dépenses d'exploitation.

1° Le sectionnement fut créé et les tarifs par section fixés à 20 centimes en 1^{re} classe et 15 centimes en 2^e classe dans Paris ; à 15 centimes en 1^{re} classe et 10 centimes en 2^e classe extra-muros.

2° On se décida à étendre le système du trolley dans les quartiers excentriques (Décisions ministérielles 1901-1902).

L'augmentation provisoire des tarifs fut appliquée à l'Ouest-Parisien (décret du 27 février 1903. Période d'essai de 6 mois, prorogée de 6 mois en 6 mois jusqu'au décret du 30 mars 1906 la prorogeant *sine die*), à l'Est-Parisien (décret du 10 avril 1903. Prorogations de 6 mois en 6 mois jusqu'au décret du 30 mars 1906), à la Compagnie électrique des Tramways de la Rive Gauche (décret du 13 février 1903. Mêmes prorogations et même décret que pour les autres compagnies prorogeant *sine die* la période d'essai de 6 mois).

En outre, pour éviter la faillite, ces compagnies

eurent recours à des combinaisons financières en vertu desquelles une partie importante du capital engagé fut rayée du bilan comme définitivement perdue.

En 1910, 92 lignes étaient en exploitation, (Funiculaire de Belleville non compris) et réparties entre douze Compagnies, savoir :

Compagnie Générale des Omnibus.

Compagnie des Tramways de Paris et du Département de la Seine.

Compagnie Générale Parisienne de Tramways.

Compagnie des Chemins de fer Nogentais.

Compagnie de l'Est-Parisien.

Compagnie de l'Ouest-Parisien.

Compagnie des Tramways Mécaniques des environs de Paris.

Compagnie des Tramways de Paris à Saint-Germain.

Compagnie Electrique des Tramways de la Rive Gauche.

Compagnie du Chemin de fer sur route de Paris à Arpajon.

Compagnie des Tramways Electriques Nord-Parisien.

Compagnie du Chemin de fer du Bois de Boulogne.

La même année, le nombre des kilomètres-voitures parcourus par les tramways de toutes les compagnies était de 70.805.143, le nombre des voya-

geurs de 441.422.364 et la recette s'élevait à 59 millions 189.966 francs.

■
* *

Ainsi, au début du XX^e siècle, de nombreuses considérations militaient en faveur d'une réorganisation des réseaux de tramways. Or, au 31 Mai 1910, expiraient les concessions des services d'omnibus et de tramways exploités par la Compagnie Générale des Omnibus, de même que la plus grande partie des concessions formant le réseau des Tramways Nord exploité par la Compagnie des Tramways de Paris et du Département de la Seine, et la concession de deux lignes (Bastille-Gare Montparnasse et Montparnasse-Etoile), faisant partie du réseau des Tramways Sud exploité par la Compagnie Générale Parisienne de Tramways (15).

Il était donc indispensable de régler le mode d'exploitation de ces réseaux au lendemain de cette échéance. Mais la réorganisation des autres entreprises de tramways s'imposait également et il importait, de toute évidence, de prendre des mesures générales. Les pouvoirs publics se rendirent compte de cette nécessité : ils nommèrent en 1903 une commission mixte qui, en collaboration avec le Conseil Général de la Seine et le Conseil Municipal de Paris procéda à une étude d'ensemble sur l'extension des

(15) En outre, la Ville de Paris s'était réservé dans son traité avec la Compagnie concessionnaire, le droit de racheter le Métropolitain en 1910, quel que fût le degré d'avancement des travaux. La convention du Métropolitain ne rentrant pas dans le cadre de notre étude, nous la laissons de côté

réseaux et sur les nouvelles conditions d'exploitation.

Les services d'omnibus, peu rémunérateurs à cette époque, étaient, ainsi que l'a souligné M. COLSON (16) « la pierre d'achoppement de la réorganisation des transports en commun ». Dès 1908, le Conseil Municipal, à la suite d'une première délibération, organisa un concours pour la concession des omnibus seuls. Celui-ci ne donna aucun résultat, tous les concurrents repoussèrent les dures dispositions concernant la tarification, la durée de la concession, les redevances à payer à la Ville et les clauses ouvrières. A un deuxième concours, un seul demandeur en concession se présenta, mais il dut être écarté par la commission d'admissibilité nommée par le Préfet de la Seine, comme n'apportant pas les justifications techniques et financières exigées par la délibération.

Malgré la « lutte épique » qu'avait dû soutenir précédemment la Ville contre la Compagnie Générale des Omnibus, le Conseil Municipal se résigna à réunir au réseau municipal de tramways concédé à cette compagnie l'exploitation des omnibus.

Pour le réseau de tramways, le maintien du régime des concessions fut admis presque sans débat. Sans doute, les déboires, les obstacles que ce mode d'exploitation avait mis au développement des voies ferrées parisiennes n'étaient pas oubliés. Mais, ce système, malgré tous ses inconvénients, paraissait néanmoins préférable à la régie directe et à la régie

(16) Revue Politique et Parlementaire du 10 août 1910.

intéressée. D'ailleurs, toute discussion sur ce point semblait vaine, puisque l'autorité concédante était non pas le département ou les communes, mais l'Etat, les concessions n'ayant été accordées à la Ville ou au département qu'à charge de rétrocession. Aussi, s'efforça-t-on à rendre le système le moins mauvais possible par un choix judicieux des clauses du cahier des charges.

Si les études préparatoires à la réorganisation ont été à peu près achevées en 1910, les mesures d'exécution, commencées dès cette époque, n'ont été terminées pour certains réseaux, qu'au cours de la guerre. Les négociations ne purent d'ailleurs aboutir pour la totalité des réseaux. D'aucuns furent délibérément laissés de côté, tel le Chemin de fer d'Arpajon ; pour d'autres, l'entente ne put se faire entre leurs représentants et l'administration, tel le réseau de l'Ouest-Parisien ; enfin certains ne furent l'objet que d'une refonte partielle, tel le Chemin de fer du Bois de Boulogne. Mais ces lignes constituent une exception.

Les réseaux compris dans la réorganisation furent les suivants :

Compagnie Générale des Omnibus et des Tramways Municipaux (décret du 31 mai 1910).

Compagnie des Tramways de Paris et du Département de la Seine (décret du 31 mai 1910).

Compagnie Générale Parisienne de Tramways (décrets du 19 août 1910 et du 10 juin 1916) (17).

(17) Le décret du 10 juin 1916 substitue le Département de la Seine comme concessionnaire à la Compagnie Générale Parisienne, la Compagnie devenant rétrocessionnaire.

Compagnie des Tramways de l'Est-Parisien (décret du 14 septembre 1911).

Compagnie des Tramways de la Rive Gauche (décret du 25 septembre 1911).

Compagnie des Chemins de fer Nogentais (décret du 19 mars 1913).

Compagnie du Chemin de fer du Bois de Boulogne (décret du 24 juin 1916).

Effectuées à des dates différentes, les concessions de tous les réseaux furent établies sur les mêmes bases. Aussi présentent-elles les mêmes caractères et on peut dire que les conventions de 1910 constituent une première unification.

Les concessions accordées marquèrent un grand effort de simplification, notamment dans la structure des réseaux. A cet égard, la rétrocession par le département à la Compagnie des Tramways de Paris et du Département de la Seine, de l'ancien réseau des Tramways Nord et de pénétration dans Paris fut l'occasion d'une fusion entre les Compagnies de Tramways Nord-Parisien, des Tramways Mécaniques des environs de Paris et des Tramways de Paris à Saint-Germain (18). Cette opération fit disparaître des enchevêtrements de lignes gênants, onéreux et sans utilité pour le public.

Les conventions ont introduit en outre l'unité dans le régime légal des différentes concessions en adoptant un mode uniforme de concessions de

(18) Ces trois compagnies sont intervenues et ont signé la convention de rétrocession et le cahier des charges. Il est à noter que les deux premières furent absorbées par voie de fusion, la Compagnie des tramways de Saint-Germain par voie

l'Etat au département pour les cinq grands réseaux, à la Ville pour le réseau municipal, suivies de rétrocessions aux 6 Compagnies. On retrouve également cette unité dans la durée des concessions qui, à quelques exceptions près (19), se terminent toutes le 31 décembre 1950, et dans l'identité les clauses imposées aux compagnies par suite du remplacement des cahiers des charges d'ancienneté et de clauses variables annexées aux anciennes concessions par des cahiers des charges établies sur des bases communes.

Cette modification du cahier des charges a permis de réaliser l'unification aussi bien dans les conditions techniques de la construction, que dans les modes de traction et d'exploitation. C'est ainsi que la traction électrique a été généralisée et le mode de distribution ramené à deux systèmes nettement définis : le trolley et le caniveau axial. C'est ainsi encore que les horaires, « commencement et fin des services » et la tarification ont été uniformisés.

La constitution des réseaux fut établie d'après un plan d'ensemble. On opéra un regroupement permettant d'équilibrer les lignes fructueuses et celles dont la clientèle restait à constituer, en vue de créer ainsi des entreprises viables. Le système des concessions mort-nées qui avait marqué la période des tramways de pénétration était définitivement abandonné.

de simple incorporation, la Compagnie absorbante se trouvant propriétaire de toutes les sections de cette Société.

(19) Pour certaines lignes du réseau Nogentais qui avaient été concédées jusqu'en 1983, ce terme devait être maintenu.

En ce qui concerne les tarifs intra-muros, ils furent établis sur la base de sections à 0 fr. 10 et à 0 fr. 15 suivant la classe, et de 0 fr. 15 et 0 fr. 20 pour plusieurs sections sur les tramways, et de 0 fr. 15 et 0 fr. 25 sur les omibus. Pour les parcours en banlieue, les prix à percevoir furent fixés selon un tableau annexé au cahier des charges ; certaines sections étaient tarifées 0 fr. 05 et 0 fr. 10. Pour les parcours totaux, les tarifs furent établis d'une façon générale à des prix inférieurs à la somme des prix de section.

Les concessions furent accordées à des compagnies privées qui eurent la charge de réunir les capitaux nécessaires à l'exploitation.

Les articles 12 *bis* et 12 *ter* des conventions annexées aux décrets de concession posaient les règles pour la rémunération du capital et pour le partage des bénéfices, soit en cours de concession, soit en fin de concession entre la compagnie concessionnaire et le département et la Ville de Paris. On devait s'y reporter en 1920 au moment du calcul des annuités de rachat.

Le contrôle de la Ville de Paris sur la comptabilité des compagnies était identique au contrôle exercé par le département sur la comptabilité des compagnies départementales.

Pendant la période de transformation, le concessionnaire fut autorisé également à porter au compte de premier établissement les insuffisances d'exploitation, l'intérêt des obligations émises ainsi que les sommes nécessaires pour assurer aux capi-

taux engagés une rémunération de 4 % sans amortissement.

Les capitaux réunis par les compagnies s'élevèrent aux chiffres ci-après :

Compagnies	Actions ordinaires Frs	Actions de priorité Frs	Obligations Frs
Compagnie Générale des Omnibus (20)	95.000.000	»	100.727.000
Tramways Nord	54.654.000	»	115.016.200
Tramways Sud	30.000.000	15.090.000	20.360.000
Rive Gauche	12.000.000	»	»
Nogentais	13.300.000	»	7.843.000
Est-Parisien	7.200.000	26.400.000	7.839.960

Avant toute rémunération des capitaux, les compagnies devaient payer à la Ville de Paris des droits de stationnement ou des redevances importantes. Ces redevances, énumérées dans les articles 6, 8 et 12, étaient dues pour l'éclairage de la chaussée, l'entretien des revêtements des chaussées et trottoirs, l'établissement sur la voie publique de bureaux et abris.

Par les articles 14 des conventions, les compagnies s'engageaient à fournir à leur personnel un ensemble d'améliorations représentant un supplément de dépenses fixé à des chiffres forfaitaires pour chaque compagnie.

L'application des clauses concernant le personnel devait être surveillée par une commission mixte composée par tiers des représentants élus du personnel, des compagnies concessionnaires et du département de la Seine ou de la Ville de Paris suivant le cas. Pour ce dernier tiers, les membres étaient, soit

(20) 1.138.000 actions rachetées.

élus par les assemblées municipales ou départementales, soit désignés par le Préfet de la Seine.

Le personnel devait bénéficier d'un régime comparable au régime octroyé au personnel municipal en ce qui concernait les salaires, congés, retraites. Les salaires devaient être au minimum de 1.825 fr. par an pour les hommes, 1277 fr. 50 pour les femmes occupées d'une façon permanente, et 0 fr.35 par heure pour les femmes employées temporairement.

Des sociétés de secours mutuels, gérées par le personnel sous le contrôle des concessionnaires, devaient accorder des secours en cas de maladie et des indemnités aux agents appelés à accomplir des périodes d'instruction militaire, ainsi qu'à leur famille.

A la suite des conventions de 1910, les longueurs des voies de tramways exploitées dans le département de la Seine étaient en 1913 les suivantes :

COMPAGNIES	Intra Muros (en	Extra Muros kilomètres)	Total
Compagnie Générale des Omnibus	202.436	44.386	246.822
Compagnie des Tramways Parisiens ou du Département de la Seine (1)	69.246	153.172	222.418
Compagnie générale parisienne des tramways	58.699	40.464	99.163
Compagnie de l'Est-Parisien (2)	23.418	179.749	203.167
Compagnie des Chemins de fer Nogentais (3).	4.487	78.330	82.817
Compagnie des Tramways de la Rive Gauche	14.283	21.506	35.789
Compagnie des Tramways de l'Ouest-Parisien	»	16.731	16.731
Chemin de fer du Bois de Boulogne	»	6.685	6.685
Paris-Arpajon	9.307	»	9.307
Totaux	381.876	541.023	922.899

(1) + 36 km. en Seine-et-Oise.

(2) + 1 km. 250 en Seine-et-Oise.

(3) + 7 km. 959 en Seine-et-Oise.

Mais il faut mentionner également :

Les autobus, concession de la Ville de Paris, rentrant dans la réorganisation au même titre que les tramways municipaux (réseau de 250 kilomètres).

Le Chemin de Fer d'Arpajon, l'Ouest-Parisien qui n'avaient pas été compris dans la réorganisation et étaient restés des concessions directes de l'Etat.

Et enfin la concession du chemin de fer de Paris à la forêt de Saint-Germain (juillet 1914), d'un développement concédé de 7 km. 350 et qui, jusqu'à présent, n'a pu être exécuté.

Les divers réseaux étaient, en 1914, en pleine période de transformation. Création de lignes nouvelles, extension de la traction électrique à toutes les lignes de tramways, substitution de la traction automobile à la traction animale pour les lignes d'omnibus, installation de la distribution électrique, aménagement des dépôts et des ateliers, construction de matériel neuf, toutes ces opérations avaient imposé aux compagnies, en 1911, 1912 et 1913, un effort considérable. Les effets s'en firent sentir au cours de ces années pendant lesquelles les résultats d'exploitation ont été en amélioration constante. Pour l'ensemble des compagnies de tramways, le nombre des kilomètres voitures est passé de 75.050.491 en 1911 à 76.997.481 en 1912 et à 82.037.047 en 1913. Pour les mêmes années, le nombre des voyageurs a été de 433.985.880, 450.650.011 et 485. 816. 631, et la recette de 56.557.428 fr. 30, 59.213.692 francs et 62.306.236 fr. 96. Quant aux omnibus, le nombre des kilomètres voitures est passé de 27.372.348 en

1911, à 33.669.598 en 1912, et à 38.582.155 en 1913, le nombre des voyageurs a été de 135.722.473, 205.945.280, 246.242.644, celui des recettes de 20.631.391 fr.70, 27.516.096 fr.90, 34. 785.313 fr.05.

Enfin, l'année 1913, que l'on peut considérer comme la dernière année normale, a donné, pour chacun des six réseaux qui devaient, en 1921, être affermis à la S. T. C. R. P., les résultats indiqués ci-dessous :

COMPAGNIES	Nombre de kilomètres voitures	Recettes d'exploitation	Dépenses d'ex- ploitation	Produits d'ex- ploitation	Bénéfices net
Compagnie Générale des omnibus	67.418.000	58.737.000	53.046.000	5.691.000	4.400.000
Compag. des Tram- ways Parisiens du Département de la Seine	16.211.000	12.368.000	10.232.000	2.136.000	1.777.000
Compagnie Générale Parisienne de Tramways	12.787.000	10.780.000	7.822.000	2.958.000	2.146.000
Est-Parisien	10.152.000	7.807.000	5.673.000	2.134.000	1.855.000
Rive-Gauche	2.994.500	2.213.000	1.809.000	404.000	367.360
Nogentais	5.098.000	4.330.000	2.870.000	1.460.000	967.000

Ces résultats étaient satisfaisants et, s'il n'y avait pas eu la guerre, on pouvait escompter normalement une ère de prospérité pour les compagnies.

*
* *

Les moyens de transports en commun sur la Seine ont existé bien avant les moyens de transport par terre. Leur origine, très ancienne, est, en effet, antérieure à la conquête romaine.

Primitivement, les habitants de Lutèce avaient à leur disposition, pour la traversée des bras de la Seine, deux ponts situés : l'un au nord, l'autre au midi de l'Île de la Cité. La construction de nouveaux ponts s'imposa lorsque la Ville s'installa et grandit sur les rives mêmes de la Seine. Mais elle fut tardive et pleine de déboires. C'est seulement en 1384 qu'on construisit un nouveau pont, celui de Saint-Michel ; quelques années auparavant, le pont sur le grand bras de la Seine avait été rompu et les ponts en bois établis par la suite furent emportés à plusieurs reprises par des crues ou des débâcles de glace. De bonne heure, pour remédier à cette situation, des services de passage d'eau s'établirent à des endroits déterminés. Ces services étaient assurés par des batelets pouvant contenir cinq passagers ; ils coûtaient 6 deniers par personne.

L'emplacement des stations de passage a changé avec l'agrandissement de la Ville. Les stations ne furent cependant jamais très nombreuses ; on en comptait 3 en 1397, une dizaine en 1787. Le nombre des passagers s'élevait alors à 200. Au fur et à mesure de la construction de nouveaux ponts les points de passage ont disparu.

Les passeurs d'eau n'assuraient qu'un service transversal qui ne pouvait satisfaire au goût de la promenade qui semble s'être développé chez les Parisiens lors de l'apparition des premiers carrosses de louage au milieu du XVII^e siècle. En 1657 apparut une petite flottille de batelets divers qui me-

naient, pendant la belle saison, les Parisiens aux villages des environs.

Au cours du XVIII^e siècle, ces services ont continué à fonctionner à peu près dans les mêmes conditions qu'à leur début. Les prix ont varié: En 1787 les batelets à 16 personnes demandaient 5 sols par personne (21).

Les passeurs d'eau et les bachoteurs, pour exercer leur profession, devaient être agréés par l'administration et obéir à des règlements de police assez stricts.

Au commencement du XIX^e siècle, les moyens rudimentaires de transport par eau firent place aux premiers bateaux à vapeur. Ces bateaux étaient à aubes ; il faisaient trois fois par jour la navette entre Paris et Saint-Cloud, pendant le séjour de la Cour dans cette localité. En 1837, sous la direction de la Compagnie Générale des Bateaux à Vapeur de Paris à Saint-Cloud, on comptait 7 départs par jour dans les deux sens : un essai de correspondance (22) entre les moyens de transport par terre et par eau eut une existence éphémère.

Vers 1867, le service des bateaux de Saint-Cloud disparut par suite de la concurrence de nouveaux

(21) Il convient de mentionner également le service des coches d'eau qui prenaient les voyageurs à destination de Meaux et de quelques autres villes, Charenton, Corbeil, Montereau, Nogent, Brienne et Auxerre. Le prix du trajet entre Paris (pont Saint-Bernard) et Charenton était fixé à 5 sols, on payait 10 sols pour se rendre à Choisy-le-Roi, et à proportion pour les autres destinations suivant la distance parcourue.

(22) Les bateaux de St-Cloud correspondaient avec les voitures omnibus dites batignollaises.

bateaux-omnibus d'un type à hélice, établis en vue de l'Exposition Universelle.

La permission d'établir le service de ces bateaux-omnibus sur la Seine fut accordée, pour 15 ans (du 15 février 1867 au 15 février 1882) au sieur Plasson, à qui se substitua presque immédiatement la Compagnie des Bateaux-Omnibus.

Aucun privilège n'était conféré au permissionnaire ; cependant les articles du cahier des charges donnaient à l'entreprise le caractère d'un véritable service public. Ils réglaient, en effet, le nombre des bateaux nécessaires à la circulation (10 au minimum) les heures de passage à chaque escale et la composition des équipages, les tarifs à percevoir (0 fr. 25 par personne, les militaires ne payaient que 0 fr. 15 et les enfants au-dessous de 3 ans étaient admis gratuitement). Ils stipulaient également le versement d'un cautionnement de 50.000 francs, et les mesures à prendre pour que le service ne fût jamais interrompu au cas de manquement du permissionnaire à ses engagements.

Pendant quelques années, la Compagnie des Bateaux-Omnibus exploita dans ces conditions le service de la traversée dans Paris, et librement, celui de la banlieue. Puis, en 1876, une nouvelle Compagnie, celle des « Hirondelles Parisiennes », obtint l'autorisation d'établir dans les limites du département de la Seine, sur la Seine et sur la Marne, 18 stations dont 12 à l'intérieur de Paris. Après une guerre de tarifs, qui se révéla ruineuse pour l'une et pour l'autre, les deux Compagnies préférèrent s'en-

tendre. Tout en gardant leur autonomie financière, elles se partagèrent l'exploitation et convinrent d'un mode de répartition des bénéfices, proportionnellement au nombre de bateaux mis en service

Mais, le 15 février 1882 expirait l'autorisation accordée aux deux Compagnies qui devaient demander le renouvellement de leur cahier des charges. L'administration avait à choisir entre le système du monopole de fait, inauguré en 1866 par M. Plasson, et celui du droit commun, qui reconnaît la libre concurrence sous la seule condition de se conformer aux lois et ordonnances générales concernant la police de la navigation ainsi qu'aux règlements et arrêtés de l'autorité compétente. Après enquête, une décision ministérielle du 24 juillet 1881 prescrivit qu'à partir du 15 février 1882 le transport par eau des voyageurs dans la traversée de Paris rentrerait sous le régime du droit commun.

A la suite de cette décision, l'administration autorisa la création de 3 stations nouvelles au profit d'un seul permissionnaire, M. Calvet-Rogniat, qui devait établir un service s'étendant entre Lagny et Charenton en suivant la Marne, les canaux de Chelles, de Saint-Maur et de Saint-Maurice ; d'autre part, entre Charenton et Suresnes.

Une nouvelle Compagnie, dite des Bateaux Express, se substitua à M. Calvet-Rogniat et commença son exploitation à partir du 1^{er} septembre 1885 avec un matériel de 35 bateaux.

Après une période de concurrence dangereuse pour les unes et pour les autres, les 3 Compagnies

existantes prirent le parti de s'entendre et elles fusionnèrent le 20 avril 1886, sous le nom de « Compagnie Générale des Bateaux-Parisiens », au capital de 10 millions.

Le matériel cédé à la nouvelle entreprise comprenait 105 bateaux à hélice d'une contenance de 225 à 300 places et 100 pontons et accessoires. La longueur totale des parcours exploités par l'ensemble des services était de 39 km 600. Entre Charenton et Suresnes le nombre des escales était de 44.

Les tarifs fixés par l'ordonnance de police du 22 octobre 1888 furent les suivants :

	Semaine	Dimanches et fêtes
1 ^{re} Pont d'Austerlitz-Auteuil (Bateaux omnibus) (23)	0,10	0,20
2 ^o Charenton-Auteuil :		
Trajet Charenton-Austerlitz	0,10	0,15
Trajet Austerlitz-Auteuil	0,10	0,20
Trajet total : Charenton-Auteuil	0,20	0,25
3 ^o Tuileries-Suresnes (Hirondelles Parisiennes)	0,20	0,40
4 ^o St-Cloud-Suresnes (Hirondelles Parisiennes)	0,20	0,40

La nouvelle compagnie obtint des résultats satisfaisants jusqu'en 1911.

Dans la période antérieure à 1900, la moyenne des voyageurs transportés annuellement était d'environ 25 millions. L'année 1900, époque de la dernière Exposition Universelle, établit un record avec 38 mil-

(23) Ligne supprimée en 1911.

lions 693.000 voyageurs. Après 1900, le chiffre s'est sensiblement abaissé et a passé de 20.400.000 en 1901 à 16.000.000 en 1913. Les recettes ont suivi le mouvement des voyageurs ; elles ont enregistré des plus-values jusqu'en 1900 et des moins-values après cette époque. La recette fut de 3.824.000 francs en 1899 et de 2.355.000 francs en 1911.

La Compagnie possédait en 1900 une flotille de 124 bateaux, alors qu'en 1914 il ne lui en restait que 87. Des causes particulières, telles que la température peu clémente de l'été 1905 et les crues de la Seine au mois de novembre de cette année et en 1910, ne suffisent sans doute pas à expliquer la diminution du nombre des voyageurs à partir de 1900. Mais il y a eu des causes générales. Ce sont l'établissement des tramways de pénétration, dont certaines lignes suivent le cours même du fleuve et détournèrent nécessairement une partie du trafic des bateaux et surtout l'ouverture des lignes métropolitaines qui transportent rapidement la population à l'orée des bois de Boulogne et de Vincennes où l'on se rendait autrefois par les bateaux.

CHAPITRE II

LA SITUATION DES TRANSPORTS EN COMMUN

AU COURS DE LA GUERRE

Arrêté dès 1913, le programme de la mobilisation du matériel roulant et du personnel fut exécuté sans à-coups. Le 1^{er} Août 1914, à 5 heures du soir, le trafic des omnibus fut interrompu dans Paris par l'autorité militaire ; les voitures regagnèrent leur dépôt. Le lendemain, 264 omnibus automobiles destinés au transport du personnel mobilisé prirent la direction de la frontière. Les jours suivants, après une rapide transformation, 770 autres voitures furent affectées au transport de la viande fraîche.

Sur les réseaux de tramways, la mobilisation n'arrêta pas complètement le trafic. Le manque de personnel obligea bien les compagnies à réduire les services au strict minimum, mais la prolongation de la guerre rendit nécessaire une reprise progressive

de l'exploitation. Dès les premiers mois de 1916, le trafic avait recouvré son importance de 1914.

Le réseau d'omnibus, totalement supprimé par la mobilisation, fut partiellement reconstitué à partir du 1^{er} Juin 1916.

Quant à la Compagnie des Bateaux Parisiens, si la mobilisation laissa subsister son exploitation, celle-ci déclina à un tel point que le Ministère de la Guerre réquisitionna les bateaux au cours de l'année 1917 et les employa au transport des ouvriers travaillant dans les usines de guerre.

Pour remplacer les receveurs et les machinistes mobilisés, on fit appel à la main-d'œuvre féminine. L'inexpérience de ce personnel improvisé vint s'ajouter aux difficultés provenant de la hausse continue et générale des matières premières pour troubler l'exploitation.

Etant placées dans des conditions économiques semblables, les diverses compagnies accusent toutes des variations de trafic et de dépenses proportionnelles à l'étendue de leurs réseaux. Le tableau ci-contre montre pour la période allant de 1913 à 1920 celles du réseau C. G. O., le plus important de tous.

Il est intéressant d'extraire de ce tableau pour les mettre en parallèle, les variations de dépenses et de recettes par kilomètre-voiture (toutes les dépenses, y compris les charges du capital, étant réparties sur le nombre de kilomètres-voitures effectués).

	Année 1913.	Année 1914.	Année 1915.	Année 1916.	Année 1917.	Année 1918.	Année 1919.	Année 1920.
Nombre de tramways en service	651	804	626	707	707	710	748	788
Nombre de kilomètres parcourus	28.835.666	26.357.729	24.093.840	27.728.956	27.211.305	25.069.460	29.694.629	32.770.620
Nombre total de voyageurs transportés	180.219.230	174.887.247	166.453.415	205.805.335	226.303.086	228.245.578	261.648.771	263.023.493
Nombre de voyageurs transportés au kilomètre-voiture. Dépense au kilomètre-voiture (charges de capital comprises)	6,24	6,63	6,90	7,42	8,31	9,12	8,81	8,02
Recettes totales.	0,803	0,781	0,958	1,146	1,335	1,641	2,080	2,911
Recette au kilomètre-voiture.	23.175.016	21.695.640	20.527.012	25.188.747	27.894.636	28.425.366	46.478.735	70.284.248
	0,821	0,837	0,864	0,919	1,041	1,151	1,581	2,165

	Année 1913.	Année 1914.	Année 1915.
Charbon (la tonne)	14,875	17,627	41,188
Energie électrique (le kilo- watt-heure)	0,067	0,071	0,107
Pièces de fonte { petites . . .	0,50	0,50	»
le { moyennes . .	0,40	0,40	»
kilogramme . . { grosses . .	0,30	0,30	»
Pièces en acier { petites . . .	1,15	1,15	»
nickelé. { moyennes . .	1,05	1,05	»
le kilogramme . { grosses . .	1,00	1,00	»
Pièces { petites . . .	2,50	3,00	»
de bronze { moyennes . .	2,30	2,60	»
le kilogramme . { grosses . .	2,20	2,80	»
Tubes de perche de trolley .	2,20	2,75	»
Pièces diverses de contrô- leurs :			
{ Isolant de coupleur			
D.A. 504 X	0,90	1,20	»
La pièce { Pièce de contrôleur			
extrémité de doigt	0,35	0,45	»
Résistance G.F. . .	85,00	110,00	»
Rails U.T.F. de 18 m. 108 (les 100 kilogs)	21,22	20,69	25,97
Eclisses U.T.F. 8 roues (les 100 kilogs)	20,60	17,50	32,50
Boulons n° 3 pour éclisses (le kilog.)	0,33	0,3045	0,44
Traverses chêne 2 m. 60 (la pièce)	4,95	4,95	»
Chaises caniveau (la pièce) .	30,00	36,17	»
{ Chêne	174,30	145,00	206,30
Orme	115,00	122,10	132,80
Acacia	146,00	140,00	183,30
Hêtre	89,30	93,90	»
Bois . . { Peuplier	78,30	82,40	110,00
Frêne	174,30	183,70	210,90
Noyer	158,00	165,00	»
Acajou	280,00	275,00	290,00
Pitchpin	143,85	130,00	125,00
Teck	220,00	205,00	»

Tableau comparatif des prix payés de 1913 à 1920 pour le combustible ou d'articles

1916	Année 1917	Année 1918	Année 1919	Année 1920	Différence en 0/0 de 1920 par rapport à 1913.
7	96,124	97,70	96,86	262,00	1661 0/0
9	0,189	0,192	0,210	0,458	598 0/0
0	»	»	2,00	3,50	600 0/0
0	»	»	1,50	2,50	525 0/0
0	»	»	1,80	2,00	566 0/0
0	»	»	2,90	4,50	291 0/0
0	»	»	2,30	3,50	233 0/0
0	»	»	2,00	3,00	200 0/0
0	»	»	6,50	8,50	240 0/0
0	»	»	7,50	8,50	269 0/0
0	»	»	7,50	8,50	286 0/0
0	»	»	7,50	8,50	286 0/0
6	»	»	2,90	7,50	733 0/0
0	»	»	1,10	1,27	262 0/0
0	»	»	195,00	216,00	154 0/0
	»	»	62,88	62,88	196 0/0
	»	»	75,63	75,63	267 0/0
7	»	»	1,41	1,53	363 0/0
0	7,30	15,10	14,00	13,00	162 0/0
0	»	»	»	»	»
0	211,25	230,00	»	409,00	134 0/0
0	210,00	280,00	»	355,60	209 0/0
0	»	»	»	»	»
0	130,00	»	250,00	311,70	247 0/0
0	136,55	212,50	270,00	273,50	249 0/0
	303,70	350,00	»	495,10	184 0/0
	»	»	»	»	»
	»	»	»	»	»
	310,00	»	»	1012,60	603 0/0
	»	»	»	1370,00	522 0/0

nergie électrique et un certain nombre de matières première
courant.

Année	Dépense par K.V.	Recette par K.V.
1914.....	0.781	0.837
1915.....	0.958	0.864
1916.....	1.146	0.919
1917.....	1.335	1.041
1918.....	1.641	1.151
1919.....	2.080	1.581
1920.....	2.911	2.165

Ce rapprochement permet de constater que non seulement les dépenses, mais aussi les recettes ont été en augmentant, bien que la progression de celles-ci ait été beaucoup moins rapide. Il montre encore qu'en 1914 la recette au kilomètre-voiture était supérieure à la dépense tandis que depuis l'inverse s'est produit.

Parmi les éléments qui contribuaient à élever aussi considérablement les dépenses, le plus important fut l'augmentation des salaires du personnel. En effet, en Septembre 1916, les agents des compagnies obtinrent des indemnités de cherté de vie qui devaient suivre ultérieurement une progression continue.

0 fr. 75 à partir du 15 Septembre 1916.

1 fr. 50 — 1^{er} Juin 1917.

3 fr. — 15 Octobre 1917.

5 fr. — 1^{er} Juillet 1918.

Au cours des négociations qui eurent lieu à ce sujet entre la Ville de Paris et les compagnies, d'une part, entre les compagnies et leur personnel, d'au-

tre part, le Gouvernement intervint constamment avec la préoccupation de ne pas voir interrompre, tant que durerait la guerre, un service public aussi important que celui des transports.

Quant aux matières premières (voir tableau pages 56 et 57), elles devinrent de plus en plus coûteuses à mesure que la guerre se prolongeait. Le prix des rails augmenta de 200 % et celui des pièces de bronze de 275 %. Le prix du charbon, dont dépend celui de l'énergie électrique, passa par bonds successifs de 15 francs en 1914 à 262 francs la tonne en 1920.

L'augmentation des dépenses aurait été plus considérable encore si les compagnies n'avaient réalisé certaines économies provenant soit du remplacement des employés titulaires mobilisés par des temporaires ou des femmes payés à un salaire souvent moins élevé, soit du maintien provisoire du trolley sur des parcours qui devaient être équipés en caniveau à titre définitif. Enfin, le défaut de matières et de main-d'œuvre empêcha que le matériel fût entretenu en bon état en sorte que les frais d'exploitation des exercices considérés se sont trouvés diminués d'une partie des dépenses d'entretien.

La progression de la recette moyenne par kilomètre-voiture, dès les premières années de la guerre, s'explique tant par la suppression du service d'omnibus que par la surcharge des voitures, la réduction du nombre de courses aux heures creuses, et aussi par la dévalorisation de la monnaie nationale. En effet, pendant que le coût de toutes choses augmen-

tait d'année en année, les anciens tarifs de 0,10 et 0,15 restaient en vigueur. La dépréciation considérable du franc équivalait à un véritable abaissement des tarifs ; aussi y eut-il une ruée du public vers les transports en commun restés bon marché.

Malheureusement, cet accroissement de la recette par kilomètre-voiture, d'ailleurs constaté dans tous les états belligérants, restait bien inférieur à celui des dépenses. Dans ces conditions, l'équilibre financier des entreprises ne pouvait être maintenu. Dès 1915 le bénéfice d'exploitation est en diminution et, à partir de 1917, ainsi que le montre le tableau ci-après qui groupe les résultats de tous les réseaux, les dépenses d'exploitation l'emportent sur les recettes.

MOUVEMENT DE L'EXPLOITATION DE 1914 A 1920

TRAMWAYS (1)

Années	Kilomètres voitures	Voyageurs	Recettes du trafic	Dépenses d'exploitation
1914....	70.243.643	438.592.347	55.897.861,56	43.589.348,99
1915....	59.186.217	403.685.326	51.933.334,65	40.028.086,72
1916....	65.756.437	481.996.737	61.796.410,51	51.430.966,39
1917....	63.070.369	516.150.266	67.132.547,79	61.126.848,84
1918....	59.919.609	522.667.881	68.766.124,19	76.523.095,88
1919....	71.271.056	598.109.481	107.209.028,15	124.925.346,55
1920....	79.598.092	605.778.933	161.243.332,69	211.843.677,86

(1) Pour les tramways, ces chiffres groupent les résultats des neuf réseaux suivants : Compagnie Générale des Omnibus de Paris, Compagnie des Tramways de Paris et du Département de la Seine, Compagnie Générale Parisienne de Tram-

OMNIBUS

1914....	23.358.028	151.919.920	21.344.558,20	19.085.155,60
1915....	»	»	»	»
1916....	779.172	8.315.390	1.209.343,50	837.339,34
1917....	1.738.703	19.862.443	2.892.609,05	2.326.757,07
1918....	3.016.092	31.601.709	4.711.248,40	4.967.805,94
1919....	10.963.320	95.420.364	19.155.419,60	21.903.301,24
1920....	22.072.911	165.984.957	50.787.282,60	69.942.615 20

■
* *

Pour nouvelles qu'elles fussent, les difficultés d'exploitation éprouvées par les compagnies de transport en commun ne leur étaient pas particulières. La plupart des contrats passés entre la puissance publique à ses divers degrés, Etat, département, communes, et des sociétés particulières pour l'établissement et l'exploitation des services publics ne jouaient plus normalement. En rédigeant les traités, les deux parties, concédant et concessionnaire, n'avaient songé qu'au temps de paix. Les circonstances économiques nouvelles nées de la guerre, bien différentes des conditions normales, révélaient l'insuffisance de ces conventions en temps de guerre.

Or, le Conseil d'Etat pour remédier à cette situation, avait adapté aux nécessités du moment sa doctrine, datant de 1835, sur l'imprévision contractuelle en matière de marchés de travaux publics. La

ways, Compagnie des Tramways de l'Est Parisien, Compagnie des Chemins de fer Nogentais, Compagnie Electrique des Tramways de la Rive Gauche de Paris, Compagnie du Chemin de fer sur route de Paris à Arpajon, Compagnie des Tramways de l'Ouest-Parisien.

pensée de la haute assemblée en cette matière se manifesta pour la première fois dans l'arrêt du 30 mars 1916 rendu à propos des contestations surgies entre la Ville de Bordeaux et la Compagnie du Gaz, et dont il faut citer l'analyse magistrale faite par M. Alibert (2).

« Réduite à l'essentiel, cette doctrine est la suivante : les conventions sont, en règle générale, la loi des parties, et celles-ci sont tenues de subir les aléas qui en découlent ; mais la guerre de 1914 a revêtu des caractères tels que la hausse des prix qui en est résultée a dépassé les limites extrêmes que les parties avaient pu envisager, a bouleversé l'économie des contrats et a constitué un événement de force majeure qui dispense le concessionnaire d'exécuter le contrat aux conditions primitives ; ce concessionnaire n'a cependant pas le droit de mettre un terme à ses opérations, il reste tenu d'assurer le service public ; d'un autre côté, l'autorité concédante ne peut pas prononcer sa déchéance étant donné l'importance des capitaux par lui engagés et le caractère spécial de leur rémunération à long terme ; il a droit à son contrat, tant qu'il n'a pas commis de faute grave et irréparable ; or il n'en a commis aucune, il est seulement victime de la force majeure. Le concédant pourrait, il est vrai, reprendre momentanément possession du service et l'assurer directement pendant la durée de la crise, sauf à le rendre au con-

(2) L'imprévision dans les services publics.

« cessionnaire, lorsque les difficultés auraient dis-
« paru ; mais une telle solution qui mettrait tous les
« aléas importants à la charge de l'autorité concé-
« dante, pour une durée d'ailleurs indéterminée, se-
« rait tout à la fois injuste et contraire à l'essence
« même du contrat de concession. Il faut donc, en
« définitive, concilier quatre termes assez dissem-
« blables : le droit au contrat, reconnu à l'exploit-
« tant ; la nécessité d'assurer le service public ; le
« droit pour le concessionnaire de ne pas l'assurer
« aux conditions primitives, et le droit pour le con-
« cédant de ne pas faire dériver sur lui-même tous
« les aléas de l'entreprise. Le Conseil d'Etat résoud
« la difficulté de la manière suivante : il adapte les
« faits aux circonstances ; il fait ce que les parties
« auraient pu raisonnablement convenir si elles
« avaient prévu les effets de la guerre ; il décide que
« l'autorité concédante apportera une aide équitable
« à son concessionnaire et lui donnera le moyen de
« réparer ses pertes.

« Mais ce moyen, le Conseil ne le décrit pas ne
« varietur. Il évite même les précisions au point de
« renvoyer les parties pour fixation des compensa-
« tions dues au concessionnaire : fixation amiable,
« si les parties s'entendent ; détermination par le
« Conseil de Préfecture dans le cas contraire. La dé-
« cision du 30 mars contient cependant quelques in-
« dications très générales qui, dès l'origine, carac-
« térisent et limitent ces compensations. Le conces-
« sionnaire n'a droit à une indemnité que s'il jus-
« tifie d'une charge extra-contractuelle et celle-ci,

« dans la formule simple du début, qui sera précisée
« plus tard, est l'excédent de dépenses calculé, non
« point par rapport aux réalités d'avant-guerre,
« mais par comparaison avec les prix de revient
« maximum que les parties avaient pu prévoir en
« contractant. L'indemnité d'ailleurs n'est même
« pas égale à la charge extra-contractuelle ainsi cal-
« culée ; dans le malheur commun, le concession-
« naire doit prendre sa part des conséquences oné-
« reuses de la guerre, et cette part est celle « que
« l'interprétation raisonnable du contrat permet de
« laisser à sa charge ». Le principe est très clair,
« mais l'arrêt n'indique ni les dépenses qui devront
« être portées en compte, ni les recettes et les élé-
« ments d'actif qui pourront les balancer ; il est en-
« core moins explicite peut-être sur le partage de
« la charge extra-contractuelle ».

Les compagnies de tramways se prévalant aussitôt de l'arrêt du 30 mars 1916, déclarèrent qu'elles n'étaient plus en mesure d'exécuter leurs contrats aux conditions primitives et que les augmentations de dépenses résultant des circonstances économiques du temps de guerre devaient être supportées par l'autorité concédante. Le Conseil Général fut saisi de ces doléances par un mémoire de l'Administration en date du 29 juin 1916. Le Préfet de la Seine insistait d'abord sur le caractère général et insuffisamment précis des prétentions des compagnies et, sans vouloir augurer de la jurisprudence future, faisait observer que, suivant l'arrêt du Conseil d'Etat, il faut

« que le jeu des conditions et clauses du contrat se
« trouve si profondément altéré par des circons-
« tances exceptionnelles, constituant le cas de force
« majeure, que les risques défavorables inhérents à
« toutes les entreprises se trouvent dépassés et dé-
« couvent les prévisions extrêmes des parties. Les con-
« cessionnaires doivent, en outre, prendre leur part
« des conséquences de force majeure qu'ils invo-
« quent, et être associés à la perte exceptionnelle qui
« en découle ».

Pour conclure, le mémoire déclarait qu'il appartenait aux sociétés concessionnaires d'établir d'abord la gravité du préjudice extraordinaire qu'elles prétendaient supporter. Dans les pertes des compagnies, il fallait distinguer, en effet, ce qui était réellement conséquence de la guerre et ce qui tenait à la situation financière — antérieure à la guerre — de ces compagnies. D'autre part, aux yeux de l'administration, les compagnies devaient faire connaître les mesures qu'elles jugeaient de nature à rétablir l'équilibre de leur exploitation.

En présence de réclamations nettement formulées, le Conseil Général pourrait alors indiquer par quelle procédure il serait possible d'aboutir au règlement des situations, c'est-à-dire opter entre la voie amiable préconisée dans l'arrêt précité et la voie contentieuse, en laissant à la juridiction administrative le soin d'arbitrer les prétentions des parties.

Les requêtes présentées par l'ensemble des concessionnaires des grands services municipaux : Air Comprimé, Gaz de Paris, Compagnie Parisienne de

distribution électrique, Compagnie du Métropolitain, Société du chemin de fer Nord-Sud, Compagnie Générale des Omnibus, firent l'objet d'un mémoire au Conseil Municipal en date du 5 décembre 1916.

Simultanément, différents mémoires (3) furent soumis au Conseil Général pour chacune des compagnies concessionnaires des réseaux de tramways départementaux.

Les prétentions des compagnies se résumaient en quatre points :

Augmentation partielle ou totale des tarifs;

Diminution des redevances perçues par la Ville de Paris (taxes de pavage, droits de stationnement) ,

Augmentation de la durée de la concession ;

Substitution du trolley au caniveau.

En réponse à ces demandes, l'Administration reprit, en la développant, la thèse exposée dans son premier mémoire de juin 1916 ; elle ajouta que l'évaluation des charges de l'exploitation en temps de guerre était prématurée, car elle pouvait être compensée plus ou moins largement par des bénéfices ultérieurs. Elle ne saurait donc avoir lieu qu'à la fin de la concession.

Après l'exposé de ce point de vue, l'Administration concluait qu'il n'y avait pas lieu d'accueillir

(3) Mémoires des 30 novembre 1916 (réseau Nord), 2 décembre 1916 (réseau Sud), 4 décembre 1916 (réseau Est), 7 décembre 1916 (région Nogentais), 11 décembre 1916 (réseau Ouest), 15 décembre 1916 (Rive Gauche), 17 décembre 1916 (Bois de Boulogne).

les demandes des compagnies, mais pour des considérations de fait. La comparaison de la situation financière de l'exploitation des réseaux pendant le premier semestre de 1914 (période normale) et pendant le premier semestre de 1916 lui avait montré, en effet, que, malgré des augmentations réelles de dépenses dues notamment au renchérissement de prix du courant et des matières, les compagnies avaient effectué des diminutions importantes de dépenses, notamment sur l'entretien, les réparations, le renouvellement du matériel roulant et des voies et des canivaux, et elle considérait ces diminutions comme autant d'économies. En outre, elle faisait remarquer que, depuis le début des hostilités, les compagnies avaient réduit les services sur la plupart des lignes, notamment les plus mauvaises ; sur tous les réseaux, en effet, le service était arrêté à une heure moins tardive qu'avant la guerre, le nombre des courses de la journée réduit, et la surcharge des voitures qui, en temps normal, se produisait exceptionnellement aux heures d'affluence, était à peu près permanente.

Dès lors, une augmentation de tarifs dont l'idée seule soulevait alors une réprobation unanime ne lui paraissait pas nécessaire et elle estimait qu'on pouvait attendre la fin de la guerre, qu'on espérait toujours prochaine.

Les mémoires concluaient donc au rejet des demandes des compagnies. Le Conseil Municipal et le Conseil Général, après de courtes délibérations, se rallièrent à ce point de vue.

Immédiatement, les compagnies engagèrent di-

verses instances devant le Conseil de Préfecture en paiement d'indemnités pour surcharges imprévues dans l'exploitation de leurs réseaux.

Le montant de leurs réclamations à la fin de l'année 1916, était le suivant (4) :

C. G. O.	8.258.000 frs
Tramways de Paris et du département de la Seine ..	5.661.882 frs 22
Rive gauche	Néant
Nogentais	1.042.509 frs 75
Est-Parisien	5.000.000 frs
Compagnie Générale Parisienne de Tramways	6.462.000 frs
	26.694.391 frs 97

Peu après l'introduction de leur instance, les compagnies furent sollicitées par leur personnel de relever l'indemnité de cherté de vie de 0,75 précédemment accordée. Sur l'intervention du Gouvernement, cette indemnité fut portée, ainsi que nous l'avons vu, successivement à 1 fr. 50 au 1^{er} juin 1917,

(4) A la fin de 1917, les chiffres étaient devenus les suivants :

C. G. O.	17.800.000 frs
Tramways de Paris et du Département de la Seine	13.300.000 frs
Rive Gauche	1.700.000 frs
Nogentais	3.200.000 frs
Est-Parisien	7.500.000 frs
Compagnie Générale Parisienne des Tramways	9.800.000 frs
	53.300.000 frs

puis, sur une menace de grève, à 3 fr. au 15 octobre.

Les compagnies invoquant le fait nouveau ne manquèrent pas de représenter, une fois de plus, qu'en raison de cette augmentation de charges, l'équilibre financier de leur concession se trouvait compromis. Cette déclaration détermina le Gouvernement à inviter le Département et les compagnies à rechercher les bases d'un accord provisoire qui serait établi selon les dispositions de la loi du 30 novembre 1916, c'est-à-dire pour la durée de la guerre et l'année suivant la cessation des hostilités. Le Gouvernement se référant à l'arrêt de Bordeaux, dans l'accord qu'il suggérait, se préoccupait surtout de voir assurer un service public comme celui des transports, envisageait explicitement des augmentations de tarifs et admettait implicitement que la Ville prît à sa charge une partie importante des dépenses supplémentaires imposées par les circonstances. Mais l'Administration continuait à émettre des doutes sur la réalité des « surcharges de guerre » invoquées par les compagnies et, estimant qu'il convenait de demeurer sur la réserve, trouvait seulement opportun de mettre à la disposition des compagnies les moyens de trésorerie qu'elles se trouvaient momentanément incapables de se procurer.

Les études de l'Administration firent l'objet d'un mémoire en date du 5 novembre 1917 qui donna lieu le 21 novembre 1917 à une délibération aux termes de laquelle le Conseil Général (5) invitait

(5) Le Conseil Municipal prit une délibération analogue le 26 Novembre.

l'Administration à négocier avec les compagnies des accords provisoires tendant (en exécution de la loi du 30 novembre 1916), à leur prêter de l'argent par avances remboursables au taux de 6,81 %.

Mais l'institution d'un contrôle spécial sur l'exploitation et du visa préalable du service du contrôle sur les opérations de toute nature concernant les travaux de premier établissement pendant la durée de l'accord provisoire amena les compagnies à se récuser, et deux seulement : la Compagnie des Tramways de Paris et du Département de la Seine, et la Compagnie des Tramways Electriques de la Rive Gauche signèrent ces conventions le 16 avril 1918 (6).

L'analyse des dispositions des accords provisoires révèle bien avec quelle prudence l'Administration se prononçait.

Un court préambule exposait l'objet de l'accord et contenait les stipulations suivantes :

1° Cet accord est établi dans les conditions de la loi du 30 novembre 1916, c'est-à-dire pour la durée de la guerre et pour l'année qui suivra la cessation des hostilités.

2° Il n'est consenti que sous réserve de tous droits respectifs des parties et de toutes instances engagées ou à engager aussi bien pour la période précédant les présents accords que pour celle qui les comprendra et leur fera suite.

(6) Elles furent approuvées par décrets le 2 mai 1918 (Journal Officiel du 8 Mai 1918).

3° Il prendra effet à dater du 1^{er} janvier 1918.

Le chapitre 1^{er} instituait un contrôle spécial de tous les actes de l'exploitation de nature à avoir une répercussion sur la situation financière de la Compagnie. Pendant la durée de l'accord, les opérations de toute nature concernant le premier établissement ainsi que les actes et contrats y relatifs devaient être revêtus du visa préalable du service du contrôle spécial.

Le chapitre II établissait un compte général de recettes et de dépenses, auquel seraient inscrits (art. 6) :

1° Toutes les recettes et les dépenses résultant de l'exploitation des entreprises de la Société (y compris la part des frais d'administration incombant à l'exploitation) qui ne ressortiraient pas au compte de premier établissement.

2° L'intérêt des emprunts, l'amortissement des obligations, ainsi que le timbre et les autres impôts afférents aux titres émis par la Compagnie, en tant que les impôts sont à sa charge.

3° Les frais occasionnés par les opérations de trésorerie faites en cours d'exercice.

A l'article 7, l'accord prévoyait que la Compagnie pourrait porter annuellement en compte, à titre de réserve pour renouvellement de voies et de matériel roulant, une somme de 300.000 francs pour le réseau T.P.D.S., et de 80.000 francs pour la Rive Gauche. (Les deux Compagnies avaient demandé, l'une 500.000 francs et l'autre 80.000 francs).

Aux termes de l'article 8, la Compagnie avait

la faculté de porter en dépense la somme nécessaire pour servir aux actions de capital non amorties, à l'exclusion de toute attribution aux actions de jouissance, un intérêt égal à la moyenne des dividendes distribués en 1911, 1912 et 1913, sans que cet intérêt puisse excéder 4 %, le taux de cet intérêt étant diminué de 0,10 % par chaque avance, de 200.000 frs pour le T.P.D.S., et de 50.000 frs pour la Rive gauche.

D'après l'article 9, ce n'est qu'en fin d'exercice et que s'il était constaté un déficit du compte de gestion qu'il y serait pourvu par des avances du Département, et ce dans un délai de deux mois à compter de la date à laquelle la Compagnie aurait produit ces justifications.

Les avances faites par le département produiraient des intérêts simples calculés au taux de 6,81 %.

L'article 10 précisait que le remboursement des avances faites par le Département et des intérêts correspondants serait opéré de la façon suivante :

« Dans la période postérieure à l'accord, l'excédent des recettes de toute nature sur les dépenses définies à l'art. 6 et aux § 1^{er}, 2 et 3 de l'art 7 sera affecté pour 1/4 au remboursement des avances faites par le Département avant toute rémunération des actions et avant constitution de toute réserve autre que la réserve légale et les réserves pour renouvellement des voies et du matériel roulant et pour accidents visées aux § 2 et 3 dudit article 7.

« La Compagnie devra fournir à cet égard toutes
« les justifications qui lui seront demandées.

« Lorsque la rémunération du capital sera supérieure à 4 %, la somme nécessaire pour donner une
« rémunération excédant 4 % sera affectée pour moitié au remboursement de la créance du Département.
« ment.

« Les sommes remboursées par la Compagnie
« s'appliqueront tout d'abord aux intérêts.

« La Compagnie aura la faculté de se libérer par
« anticipation, en tout ou en partie.

« En cas de cessation de l'exploitation pour une
« cause quelconque (rachat, déchéance, fin de concession, etc...) la récupération des sommes restant
« à recouvrer par le Département se fera sur tout
« l'actif de la Société, y compris la portion de cet
« actif devant, aux termes de la convention, rester la
« propriété de la Compagnie. »

Les chapitres III et IV avaient trait respectivement aux sanctions et au règlement des difficultés qui viendraient à surgir pour l'application dudit accord.

*
* *

Ainsi, les premiers accords provisoires reflétaient bien les intentions temporisatrices du Gouvernement. Mais, en 1918, la même attitude n'allait plus être possible.

L'augmentation constante des dépenses n'autorisait plus l'Administration à émettre des doutes sur les surcharges de guerre invoquées par les compa-

gnies. Alors que les dépenses de matériel suivaient, en effet, une progression continue, le renforcement des services était nécessaire en raison de l'augmentation de la population parisienne qui retrouvait ses chiffres d'avant-guerre par suite du retour des soldats démobilisés.

D'autre part, le prix de la vie devait amener de nouvelles réclamations des employés des transports. Par lettre du 25 juin 1918, le personnel réclama à l'Administration un relèvement du taux de l'indemnité de vie chère (5 frs au lieu de 3 frs). Ce n'étaient pas seulement les réclamations de l'exploitant et du personnel qui se faisaient chaque jour plus vives, le public se plaignait également du mauvais fonctionnement des services dû à l'insuffisance du matériel mal entretenu et à l'inexpérience du personnel. Enfin, la nécessité d'aménager rationnellement la région parisienne et d'établir de nouveaux moyens de transport entre Paris et sa banlieue apparaissait de plus en plus urgente.

Le Conseil Général devait se préoccuper d'une telle situation et adopter enfin une politique de réorganisation se substituant à la politique d'expectative antérieurement suivie.

L'assemblée départementale ne tarda d'ailleurs pas à y être incité par M. Louis Dausset. Le président de la Commission des Transports, en demandant, en effet, le 10 juillet 1918, l'inscription au budget du Département des crédits nécessaires au fonctionnement des conventions signées avec les réseaux T.P. D.S. et Rive Gauche, se plaignit de la charge finan-

cière qui en résultait pour le Département et exprimait le vœu que l'assemblée, profitant des circonstances, essayât d'obtenir des conditions d'exploitation des transports plus avantageuses à la fois pour la Ville, le Département et le personnel.

Ce point de vue fut appuyé par M. Henri Sellier, rapporteur général du budget du département, qui, prenant cette occasion de développer ses doctrines en matière de transports, affirma la nécessité de réaliser une véritable association avec les exploitants, association dans laquelle, suivant une formule qui devait être reprise bien souvent, le Département resterait maître, d'une part, de ses tarifs, de l'autre, de ses ressources.

A l'issue de cette délibération, le Conseil Général invita l'Administration à mettre d'urgence à l'étude la réorganisation des transports dans l'agglomération parisienne en vue de doter celle-ci d'un réseau répondant à son extension continue et aux besoins futurs du trafic.

D'autre part, au cours de la session extraordinaire qui s'ouvrit le 22 juillet 1918, le Conseil Général compléta sa délibération du 10 juillet de la façon suivante, sur la proposition de M. Duval-Arnould, amendée par M. Jean Varenne.

« L'Administration est invitée à examiner s'il y
« a lieu de relever provisoirement les tarifs des
« transports en commun, et, le cas échéant, à étu-
« dier avec les compagnies concessionnaires les con-
« ditions dans lesquelles ce relèvement pourrait
« avoir lieu sur les bases générales suivantes :

« 1° Les conventions à intervenir, passées en
« vertu de la loi du 30 novembre 1916, c'est-à-dire
« pour la durée de la guerre et l'année qui suivra la
« cessation des hostilités, réserveraient tous les
« droits respectifs des parties et des instances enga-
« gées devant les tribunaux ;

« 2° Les sommes à provenir de la surélévation
« des tarifs seraient portées pour chaque compa-
« gnie, par la Ville de Paris ou le Département de la
« Seine à un compte spécial, elles seraient provi-
« soirement employées jusqu'à concurrence du dé-
« ficit éventuel d'exploitation, l'excédent étant versé
« en fin de chaque exercice aux caisses municipale
« et départementale.

« 3° Les conventions à intervenir revêtiraient
« des accords ultérieurs à la liquidation définitive de
« ce compte spécial, en fixant toutefois les propor-
« tions suivant lesquelles le solde de ce compte de-
« vrait être partagé par la Ville, le Département et
« les exploitants, au cas où ces accords ne seraient
« pas intervenus un an au plus tard après l'expira-
« tion des conventions provisoires » (7).

Sur ces entrefaites, les réclamations du person-
nel des transports n'ayant pas été suivies d'effet, un
commencement de grève se produisit le 26 juillet.

(7) Les délibérations du Conseil Général en date du 10
Juillet et du 22 Juillet 1918 montrent bien des dispositions
du Conseil Général. A la première séance la réorganisation des
transports avait été considérée comme nécessaire tandis que
l'hypothèse d'un relèvement des tarifs n'avait été envisagée le
22 Juillet que sous la réserve que ce relèvement serait reconnu
tout à fait indispensable.

Le fonctionnement des transports en commun intéressant au premier chef l'ordre public, le ministre des Travaux Publics et des Transports envisagea aussitôt les mesures propres à assurer la continuité d'un service dont l'arrêt prolongé aurait eu des conséquences désastreuses. La réquisition des réseaux fut prévue ainsi que le relèvement des tarifs, aux fins d'assurer l'équilibre budgétaire des réseaux réquisitionnés.

Mais les compagnies préférèrent donner satisfaction à leur personnel, en déclarant toutefois être hors d'état de supporter le surcroît de charges qui résultait de l'augmentation des salaires et en demandant qu'on leur accordât les moyens financiers d'y faire face.

L'Administration, devant se renfermer dans les termes de la délibération du 21 Novembre 1917, ne put que proposer de nouveau aux compagnies intéressées (C.G.O. - Compagnie Générale de Tramways - Compagnie des Tramways de l'Est-Parisien - Chemin de fer Nogentais) de souscrire aux conditions qui avaient été acceptées antérieurement par les réseaux T.P.D.S. et de la Rive Gauche. Elles s'y refusèrent en faisant observer que les avances remboursables de trésorerie qui leur étaient faites n'apporteraient aucune amélioration aux conditions de leur exploitation. La Compagnie Générale Parisienne de Tramways et celle de l'Est-Parisien déclarèrent même que la situation nouvelle dans laquelle elles étaient placées les contraignait à envisager la cessation de leurs services.

Les compagnies de tramways de Paris et du Département de la Seine et de la Rive Gauche signalèrent également le fait nouveau résultant de l'augmentation de l'indemnité de cherté de vie et réclamèrent la modification du contrat qu'elles avaient souscrit le 16 avril 1918.

Cependant, pour assurer l'exécution du programme tracé par les délibérations du Conseil Général en date des 10 et 22 Juillet 1918, M. le Préfet de la Seine institua, sous sa présidence, par arrêtés des 30 Juillet et 28 Août 1918, une commission consultative — composée d'un certain nombre de hauts fonctionnaires et de conseillers généraux — chargée d'étudier la réorganisation générale des transports en commun et, le cas échéant, le relèvement provisoire des tarifs. Cette commission, dont les études devaient aboutir à la présentation des mémoires préfectoraux qui ont eu le rachat pour conséquence, se mit immédiatement au travail et, dès le 30 Novembre 1918, faisait paraître un premier rapport. Ce rapport établissait la situation financière de toutes les entreprises de transports en commun, comparait les résultats d'exploitation de 1913 à 1918, et démontrait nettement que les différentes compagnies de transport seraient en déficit, même pour l'année présente et les années suivantes, si les conditions économiques ne venaient pas à changer, hypothèse invraisemblable par suite des augmentations de salaires accordées au personnel. Le Préfet de la Seine fit valoir l'importance croissante des demandes d'indemnités présentées par les compagnies, l'arrêt possible dans le fonction-

nement des transports avec ses aléas (réquisition, exploitation aux frais et risques des compagnies, mais aussi du Département ou de la Ville). En conséquence, il proposa une nouvelle formule d'accord provisoire comprenant une augmentation également provisoire des tarifs.

Le débat qui s'institua au Conseil Général sur les nouveaux accords fut marqué par des discussions passionnées au cours desquelles se heurtèrent une fois de plus des conceptions sociales opposées ; mais de la controverse se dégagèrent les idées générales qui déterminèrent le rachat et permirent la substitution de la régie intéressée au système des concessions. Une modification aussi profonde du régime juridique des transports n'aurait pu se produire sans le discrédit dans lequel était tombé le régime en vigueur.

*
* *

Le choix des Assemblées départementale et municipale ne pouvait évidemment s'exercer qu'entre les trois modes de gestion des services publics : la concession, la régie directe, la régie intéressée.

La concession est un contrat par lequel une personne privée, individu ou société, s'engage à l'égard d'une personne morale du droit public : Etat, département, commune, à assurer dans des conditions déterminées par un cahier des charges, le fonctionnement d'un service d'intérêt public, en restant responsable de la direction et des risques de tous ordres.

La régie directe est le système dans lequel une

personne publique exploite et dirige elle-même, à ses risques et périls, un service industriel en y employant ses propres capitaux et ses propres préposés, c'est-à-dire des fonctionnaires et des agents.

Dans la régie intéressée, l'Etat, le département ou la commune chargent un régisseur d'exploiter un service public pour le compte de la collectivité. Le régisseur est intéressé à la bonne gestion par un système de primes l'incitant à diminuer les dépenses et à augmenter les recettes.

La concession présente l'avantage essentiel de mettre directement en jeu l'intérêt personnel du concessionnaire. Pendant les discussions de 1918, elle ne trouva cependant pas un partisan et fut l'objet de critiques aussi vives que nombreuses. C'est que, appliquée depuis l'origine aux transports en commun, on avait pu juger de ses inconvénients. En maintes occasions, les compagnies concessionnaires avaient recherché exclusivement et parfois àprement leur intérêt particulier, trop fréquemment opposé à l'intérêt général, et le personnel, le public, l'administration, avaient eu à pâtir de leur avidité.

Cette divergence d'intérêts fait comprendre pourquoi l'observation des cahiers des charges n'avait été en tous temps, malgré le contrôle de l'Administration, que partiellement et difficilement obtenue.

Il est évident, en effet, que, d'une manière générale, toute dépense de nature à diminuer le bénéfice ou à augmenter les frais d'exploitation doit inévitablement se heurter à la résistance du con-

cessionnaire. La création d'une ligne d'un intérêt général, mais d'un rendement déficitaire, comme les perfectionnements incessants, mais coûteux, apportés au matériel d'un réseau d'omnibus et de tramways exigent des capitaux importants que le concessionnaire hésite d'autant plus à engager qu'ils doivent rester longtemps improductifs. Tout concourt donc à décourager son initiative. C'est surtout en fin de concession que, malgré toutes les précautions prises dans la rédaction du cahier des charges, les compagnies font preuve d'inertie et ont même tendance à réduire au strict minimum l'entretien et le renouvellement des voies et du matériel.

M. Léon Blum, commissaire du gouvernement dans l'affaire Compagnie Générale Française des Tramways, jugée par le Conseil d'Etat le 11 Mars 1910 (recueil page 218) a mis en lumière un autre inconvénient : « Les contrats de concession, a-t-il dit, sont conclus pour des périodes de temps forcément étendues, puisque le concessionnaire doit, en général, pouvoir amortir pendant cette période ses dépenses de premier établissement. Si judicieuses qu'aient été les précisions premières du contrat, elles peuvent être, elles sont presque toujours dépassées ou surprises par les faits qui se produiront au cours de cette longue suite d'années. » Or, le concessionnaire ne peut parer aux charges imprévues qui peuvent le frapper. D'abord, il trouve difficilement des capitaux et s'il en trouve, il doit les emprunter à un taux élevé ; en second lieu, il ne peut non plus faire varier les tarifs selon les charges d'exploitation qu'il

doit supporter ; au reste, la liberté des tarifs est inadmissible pour une exploitation qui a une emprise sur le domaine public.

Dans le même arrêt, M. Léon Blum faisait également remarquer : « Il est dans la nature d'une concession de tramways, et il est dans l'essence même de tout contrat de concession, de rechercher et de réaliser dans la mesure du possible un équilibre entre les avantages qui sont accordés au concessionnaire et les charges qui lui sont imposées... Dans tout contrat de concession est aussi impliquée comme un calcul, l'équivalence honnête entre ce qui est accordé au concessionnaire et ce qui est exigé de lui. Et ce calcul d'équivalence est essentiel au contrat, bien qu'il soit étranger à sa constitution juridique et qu'il n'en modifie pas la nature, pour la raison qu'il est la base, le fondement même de l'accord, du consentement ».

Or, cette équivalence d'une importance si grande pour la bonne exécution du contrat, les circonstances économiques nées de la guerre l'avaient détruite et les réclamations constantes du personnel, du public, des concessionnaires eux-mêmes et de l'administration, les adaptations qui s'imposaient une seconde fois sous la forme d'accords provisoires, soulignaient fâcheusement les lacunes et le manque de souplesse du système des concessions.

D'autre part, l'élément contractuel est en quelque sorte la pierre angulaire de la concession. Souvent les compagnies n'exécutaient pas toujours ce qui était prévu à leur contrat : c'est ce que l'expé-

rience désastreuse des tramways de pénétration, restée dans toutes les mémoires, et d'autres défaillances des compagnies avaient, avant et depuis la guerre, prouvé jusqu'à l'évidence.

Enfin, malgré l'effort d'unification effectué en 1910, il restait encore à ce point de vue beaucoup à faire. Indépendamment, en effet, des difficultés d'exploitation et des charges financières inutiles amenées par le chevauchement des lignes, l'existence de plusieurs concessionnaires rendait impossible l'établissement d'un système de compensation des bénéfices et des déficits respectifs des diverses compagnies. Aussi, les préoccupations des pouvoirs publics en 1919 visaient à l'unification des transports dans le département de la Seine.

Ainsi des préoccupations de tout ordre, tendances unificatrices, nécessité de procéder à un nouvel aménagement de la région parisienne ou considérations d'ordre financier, se conjuguèrent à cette époque pour condamner le régime de la concession et exiger l'établissement d'un régime nouveau.

Le Conseil Général et le Conseil Municipal n'avaient donc le choix qu'entre la régie directe et la régie intéressée. Or, les dispositions applicables à ces deux systèmes d'exploitation venaient précisément, pour la première fois en matière de voies ferrées d'intérêt local, de faire l'objet d'une réglementation spéciale. La loi du 31 Juillet 1913, charte des voies ferrées d'intérêt local, avait prévu, en effet, dans son article 47, qu'un règlement d'administration publique déterminerait : « les dispositions spéciales à pré-

voir en cas d'exploitation directe par les départements ou les communes ». En application de cet article, avait été pris le décret du 26 Juin 1915, qui dans son Titre II intitulé « Affermage », créait en outre un régime analogue en fait à celui de la régie intéressée (8).

D'autre part, les règles de l'exploitation directe et de l'affermage avaient été précisées par une circulaire du Ministre des Travaux Publics en date du 5 Février 1918.

Cette réglementation, fort opportune, enlevait aux partisans du régime de la concession un de leurs arguments, à savoir que la régie directe et la régie intéressée étaient deux systèmes incompatibles avec l'organisation administrative du moment.

En faveur de la régie directe, on ne manqua pas de faire valoir que ce mode d'exploitation laisse à l'Administration la pleine maîtrise des tarifs et la liberté de faire prévaloir dans leur aménagement les préoccupations financières ou sociales.

Tant à la tribune des assemblées que dans la presse, on avait longuement insisté sur le rôle social des transports et la régie directe paraissait à certains le régime le plus apte à permettre le

(8) Appliqué à l'exploitation d'un service public, le terme de régie intéressée est synonyme pratiquement d'affermage. L'affermage administratif et la régie intéressée basés tous deux sur le même principe, remise de l'exploitation à l'intermédiaire, se prêtent, en effet, à des modalités qui les altérant ne permettent plus de les distinguer. Aussi les conventions peuvent le plus souvent rentrer indistinctement sous la désignation d'affermage ou de régie intéressée.

développement des réseaux, en raison de la faculté qu'il donne à l'Administration de maintenir les tarifs extrêmement bas et d'entretenir les lignes déficitaires.

En ce qui regarde le passé, la régie directe signifiait la fin des contestations et des conflits entre concédant et concessionnaire. Pour l'avenir, elle permettait d'envisager la rentrée dans les caisses publiques d'un bénéfice qui, sous le régime des concessions, ne profite qu'à quelques actionnaires.

A un point de vue plus théorique, on faisait également remarquer que les compagnies concessionnaires doivent trouver la rémunération de leurs capitaux dans le produit net de leurs réseaux, tandis que les départements ou les communes, peuvent chercher cette rémunération non seulement dans les bénéfices de l'exploitation, mais aussi, d'une façon plus indirecte, dans l'augmentation générale des richesses publiques et dans les plus-values d'impôts qui en sont la conséquence.

A cette apologie de la régie directe, les adversaires de ce mode d'exploitation opposèrent les arguments classiques d'ordre soit économique, soit politique.

Les organismes nationaux, départementaux ou communaux, manquent du moteur de l'intérêt personnel, même sous la simple forme de la crainte de perte, car ils disposent, grâce à leur pouvoir de contrainte fiscale, de ressources pécuniaires, en quelque sorte indéfinies et souvent mal contrôlées. Aussi, la routine, l'organisation bureaucratique, l'irresponsa-

bilité, le népotisme sont les termes qui peuvent le mieux résumer les objections adressées à la régie directe.

Au surplus, l'Administration, exécutant les décisions des corps élus, est impuissante à diriger efficacement le service dont elle a la charge comme à exercer sur le personnel de ce service une autorité suffisante. A cet égard, il est difficile d'éviter l'alternative suivante : confier la direction de la régie à une bureaucratie toute puissante et sans contrôle ou l'abandonner à des fonctionnaires trop soumis aux influences politiques.

Au point de vue des tarifs, enfin, la régie directe a tendance à adopter un système égalitaire susceptible d'entraîner des désastres financiers. Les tarifs ne représenteraient plus le prix d'un service rendu, mais équivaldraient à un impôt fixe établi sans base sérieuse sur la collectivité.

En outre, l'exploitation d'un réseau de tramways et d'omnibus exige, surtout dans une période de réorganisation, une souplesse inconciliable, malgré l'effort de la législation récente, avec l'organisation administrative actuelle des départements et des communes.

En effet, une entreprise de transports doit être dirigée d'après les procédés industriels et commerciaux. Il en résulte nécessairement des discussions et des tractations incompatibles avec l'autorité et la suprématie d'une puissance publique.

Ces considérations prévalurent et la motion de

M. Henri Sellier tendant au rachat légal des concessions et à l'exploitation en régie directe fut repoussée.

Le régime de la régie intéressée devait donc rallier la majorité des suffrages comme permettant de concilier l'indispensable contrôle exercé par l'autorité supérieure sur le service d'utilité publique avec les avantages indiscutables de l'initiative et de l'activité individuelles, mues par la recherche du profit dans l'exploitation technique.

Le projet de délibération suivant, présenté par M. Lalou, fut adopté avec le texte définitif du projet de convention relatif aux accords provisoires, le 30 Décembre par le Conseil Général pour les réseaux départementaux.

« Article Premier. — L'Administration est invitée à poursuivre toutes formalités nécessaires pour le rachat des concessions de tramways départementaux à dater du 31 Décembre 1920.

« Le rachat pourra avoir un caractère amiable et consister dans la rétrocession aux concessionnaires actuels des réseaux qu'ils exploitent dans des conditions qui seront déterminées ci-après.

« Au cas où l'accord ne pourrait intervenir sur ces bases avant le 31 Décembre 1919, il sera procédé au rachat conformément aux dispositions de l'article 19 du cahier des charges (art. 36 du nouveau cahier des charges type établi par le décret du 20 Novembre 1917) et de l'article 38 de la loi du 31 Juillet 1913.

« Art. 2. — L'exploitation des tramways dépar-

tements à partir du 1^{er} Janvier 1921 devra être assurée par un concessionnaire unique sous forme de régie intéressée, laissant au Département la maîtrise des lignes et des tarifs, intéressant le personnel à tous les degrés de la hiérarchie à la gestion du service public et comportant pour lui, sous une forme à déterminer, une participation aux recettes.

« En cas de rachat non amiable, l'exploitation sera, sur les bases ci-dessus indiquées, affermée conformément aux dispositions du titre II du décret du 26 Juin 1915.

« En tout cas, devront être organisés des services d'autobus en banlieue et de bateaux omnibus sur la Seine et la Marne.

Art. 3. — Pendant la période à courir jusqu'à la mise en vigueur du nouveau régime, les compagnies concessionnaires continueront à exploiter leurs réseaux.

« M. le Préfet de la Seine est autorisé à conclure des accords provisoires conformément aux stipulations ci-après, avec la Compagnie des Tramways de Paris et du département de la Seine, la Compagnie Générale Parisienne de Tramways, la Compagnie des Tramways de l'Est-Parisien, la Compagnie des Chemins de fer Nogentais et la compagnie des Tramways de la Rive Gauche ».

.....

Le 31 Décembre, le Conseil Municipal adopta pour la C. G. O. la même délibération. Ces délibérations étaient très importantes, car elles traçaient tout un programme :

1° Signature de conventions provisoires pour répondre aux besoins urgents de l'exploitation des transports en commun.

2° Opération du rachat.

3° Opération de l'affermage.

Il convient d'étudier successivement chacune de ces opérations.

*
* *

La nouvelle formule d'accord provisoire, votée par le Conseil Municipal pour la C. G. O. et par le Conseil Général pour les autres réseaux, avait pour objet de régler, par application de la loi du 30 Novembre 1916, les conditions d'exploitation des réseaux pendant la durée de la guerre et l'année qui suivrait la cessation des hostilités, ou jusqu'au moment où interviendrait le rachat des concessions.

Les conventions relatives au deuxième accord provisoire furent signées par toutes les compagnies aux dates suivantes :

CONVENTIONS
DES

22 Janvier 1919	pour la C. G. O.
29 Janvier 1919	pour la Compagnie des T. P. D. S.
27 Janvier 1919	pour la C. G. P. T.
29 Janvier 1919	pour la Cie des Tramways de l'Est-Parisien.
25 Janvier 1919	pour la Cie des Tramways de la Rive Gauche.
28 Janvier 1919	pour la Cie des Chemins de fer Nogentais.

Les clauses essentielles des conventions peuvent être groupées sous diverses rubriques :

1° *Désistement des instances.* — Les compagnies se sont engagées à renoncer dès l'approbation par décret de la convention à toutes

actions, oppositions ou demandes judiciaires de compensations ou de restitutions en raison des charges de guerre qu'elles auraient supportées, pour la période comprise entre le 1^{er} août 1914 et la mise en vigueur du nouvel accord provisoire.

2° *Tarifs.* — Les tarifs de transports intra-muros furent portés à :

0,20 en 1^{re} classe et 0,15 en 2^e classe pour une section.
0,30 en 1^{re} classe et 0,20 en 2^e classe pour plus d'une section.

L'augmentation était donc de 0,05 par billet, sauf pourtant en ce qui concerne les parcours en 1^{re} classe de plus d'une section pour lesquels elle était de 0,10.

Pour les tarifs extra-muros, le tarif kilométrique était uniformément de 0,07 en 1^{re} classe et 0,05 en 2^e classe pour chacune des sections existantes, avec minimum de perception de 0,15 en 1^{re} classe et 0,10 en seconde.

Cette solution faisait disparaître les inégalités existant non seulement d'un réseau à l'autre, mais encore sur les différentes lignes d'un même réseau.

Les voyageurs avec billets ouvriers devaient acquitter le prix d'un billet simple au nouveau tarif, augmenté d'une somme de 0,05 pour le retour.

Il restait entendu que les relèvements n'auraient qu'un caractère essentiellement provisoire et que la tarification inscrite au cahier des charges serait remise en vigueur à l'expiration de l'accord si, à cette époque, l'avenant relatif à la réorganisation n'était pas intervenu.

3° *Contrôle.* — Un contrôle spécial, identique à celui qui avait été institué pour les réseaux T.P.D.S. et Rive Gauche par les conventions du 16 avril 1918, fut prévu sur tous les actes d'administration des compagnies.

Ce contrôle comportait, notamment, l'obligation pour les compagnies d'obtenir le visa préalable des agents de l'administration pour tous les actes ou décisions intéressant le premier établissement ou l'exploitation dans la limite d'un chiffre déterminé, tous les autres actes ou décisions devant être rigoureusement contrôlés.

4° *Un compte de gestion.* — Ce compte, établi comme pour les conventions passées avec les Compagnies de tramways T. P. D. S. et Rive Gauche, devait comprendre toutes les recettes et dépenses résultant de l'exploitation des entreprises de la Société, l'intérêt des emprunts et les sommes à affecter à la constitution des réserves selon des modalités déterminées pour chaque compagnie. Enfin, les compagnies avaient la faculté de porter au compte de gestion les fonds nécessaires pour distribuer aux actions du capital non amorti un intérêt égal à la moyenne des dividendes distribués en 1911, 1912 et 1913 avec un maximum de 4 %.

Cette dernière disposition n'était pas nouvelle, elle était prévue par une délibération du Conseil Général en date du 27 Novembre 1917, et a été appliquée aux Compagnies T.P.D.S. et de la Rive Gauche.

5° *Compte spécial de guerre.* — Au compte spécial de guerre étaient centralisés les ré-

sultats financiers des comptes annuels de gestion qui devaient être, suivant le cas, débité des insuffisances ou crédité des excédents de ce compte à partir du 1^{er} Janvier 1918 jusqu'à la fin de l'accord.

Mais, en outre, et comme contre-partie à l'abandon des procès, on devait faire figurer dans le compte spécial, d'une part, les sommes qui n'avaient pu être employées à l'entretien et au renouvellement des voies et du matériel depuis le début des hostilités jusqu'au 31 Décembre 1918, savoir :

pour les réseaux	T.P.D.S.	2.500.000 frs
—	C.G.P.T.	2.160.000 frs
—	Est	1.380.000 frs
—	Rive Gauche	300.000 frs
—	Nogentais	420.000 frs
—	C. G. O.	6.000.000 frs

D'autre part, les dépenses supplémentaires résultant des travaux de premier établissement effectués dans des circonstances économiques défavorables depuis le début des hostilités jusqu'au 31 Décembre 1918, savoir :

pour les réseaux	T.P.D.S.	460.000 frs
—	C.G.P.T.	400.000 frs
—	Est	520.000 frs
—	Rive Gauche	165.000 frs
—	C. G. O.	2.500.000 frs

Il convenait, en effet, de considérer que l'ajournement des travaux à effectuer et des opérations qui intéressent le premier établissement allait contraindre les concessionnaires à les exécuter dans des conditions de prix certainement désavantageuses.

D'autre part, la balance du compte de guerre pouvait donner lieu à trois hypothèses : ce compte pouvait être en perte, en bénéfice ou en équilibre.

Dans le premier cas, l'administration admit le principe d'une compensation, et estima, afin d'engager les compagnies à se prêter à la réorganisation future, que les modalités de cette compensation trouveraient leur place dans l'avenant au contrat de concession qui réorganiserait les transports. Ce n'est que dans le cas où la réorganisation prévue ne pourrait aboutir à l'expiration de l'accord provisoire que le département rembourserait à la compagnie le montant du déficit ; mais, dans cette hypothèse, il se réservait le droit de prélever, en fin de concession, la moitié de la somme ainsi remboursée sur la part de l'actif revenant à la compagnie, après paiement du passif et amortissement du capital.

Dans le cas où le compte de guerre se solderait par un excédent, ce dernier serait partagé par moitié entre le Département et la compagnie.

Le Département trouverait donc, dans cette dernière éventualité, le moyen d'augmenter les recettes de son budget si lourdement chargé.

Les conventions furent approuvées par décrets en date du 5 Février 1919.

*
* *

Après l'armistice, on pouvait penser que la crise économique qui avait si lourdement pesé sur les résultats de l'exercice 1918 s'atténuerait et que l'application des conventions provisoires aurait pour effet

de rétablir l'équilibre financier des réseaux. La vanité de cet espoir ainsi que la nécessité pour le Département de procéder au rachat et de modifier le régime d'exploitation allaient être démontrées par les difficultés qui surgirent en 1919 et en 1920.

Ce furent d'abord les avantages nouveaux accordés au personnel, qui amenèrent un accroissement sensible des dépenses : loi de 8 heures, congé annuel de 21 jours payés, retraite à 55 ans d'âge et 25 ans de services, relèvement proprement dit des salaires ; le supplément de dépenses en résultant s'éleva à 75.000.000 de francs environ.

En second lieu, la hausse du charbon et des matières premières atteignit son point culminant en 1920.

Les prévisions des Assemblées et de l'Administration concernant l'augmentation des tarifs de Février 1919 se trouvèrent déjouées, le compte de guerre au lieu de se balancer accusa un déficit.

En attendant que des études plus complètes permissent de calculer à quel taux devaient être établis les tarifs des tramways pour faire face aux nouveaux frais d'exploitation, le Conseil Général et le Conseil Municipal autorisèrent l'Administration à consentir des avances de trésorerie aux différentes compagnies.

A la suite d'une délibération du Conseil Général du 19 Juillet 1919 et du Conseil Municipal du 20 Juillet 1919, le Préfet de la Seine signa le 20 Septembre 1919 de nouvelles conventions avec les réseaux

T.P.D.S., Rive Gauche, Est-Parisien, Nogentais, C. G. P. T., et C. G. O.

Ces conventions comportaient l'attribution aux compagnies d'avances de trésorerie portant intérêt au taux de 6,80 % qui devaient être versées soit en fin d'exercice, soit même en cours d'exercice lorsque les insuffisances de recettes par rapport aux dépenses réellement payées atteindraient un chiffre déterminé. Ces avenants contenaient également des clauses pour le remboursement de ces avances au Département ou à la Ville, et les conventions se terminaient ainsi :

« Si l'avenant prévu à la convention de Janvier (ou Février 1919) n'est pas encore venu à l'expiration de ladite convention, la Ville de Paris (ou le département) n'aura à verser à la compagnie que la différence entre le montant du déficit du compte spécial de guerre et le montant des avances qu'elle aura faites (y compris les intérêts courus) à la compagnie ».

Les avenants passés le 20 Septembre 1919 furent prorogés jusqu'au 31 Mars 1920 par de nouveaux avenants en date du 14 Février de la même année.

Mais la situation financière des réseaux n'allait pas en s'améliorant. À la suite des pourparlers engagés lors de la grève de Juin 1919, le personnel obtint du Ministre des Travaux Publics l'incorporation de l'indemnité de vie chère dans le salaire et une augmentation de 100 frs par mois, avec effet rétroactif du 1^{er} Novembre 1919. Dans ces conditions, les

études poursuivies par l'Administration firent ressortir qu'avec l'augmentation du coût du courant, le prix de la main-d'œuvre, la dotation de la réserve pour renouvellement, l'intérêt du capital-actions, les déficits de la C. G. O. et des 5 Compagnies départementales, après avoir dépassé 38.365.000 frs en 1919, atteindraient sensiblement 100.000.000 de francs en 1920.

Pour faire face à ces lourdes charges, le Conseil Général et le Conseil Municipal votèrent de nouvelles augmentations de tarifs qui furent autorisées et mises en vigueur en vertu des avenants des 16 et 24 Mars 1920, approuvés par décrets des 25 Mars et 4 Mai 1920.

Pour les parcours intra-muros, les prix des transports étaient ainsi modifiés :

En 2 ^e classe, une section	0,25 au lieu de 0,15
plusieurs sections	0,35 au lieu de 0,20
En 1 ^{re} classe, une section	0,35 au lieu de 0,20
plusieurs sections	0,50 au lieu de 0,30

Pour les parcours extra-muros, les prix étaient calculés suivant un tarif kilométrique de 0,11 en 1^{re} classe et de 0,08 en 2^e classe (au lieu de 0,07 et 0,05).

Pour la première fois des tarifs spéciaux étaient consentis aux mutilés et aux aveugles de guerre.

D'ailleurs, comme on escomptait prochainement une amélioration des conditions économiques, les tarifs ne devaient couvrir qu'une partie du déficit

d'exploitation, le surplus devant être comblé par des avances de trésorerie (9).

Pourtant, malgré les sacrifices consentis par la Ville et le Département, les transports en commun, désorganisés, insuffisamment entretenus, fonctionnaient de plus en plus mal. Les réclamations du public se faisaient plus nombreuses et plus pressantes. Les municipalités des communes de banlieue émettaient des vœux pour qu'il fût donné une solution rapide au problème des transports. Le Conseil Général, le 9 Juillet 1919, le 27 Décembre 1919, et enfin le 4 Mars 1920, sur la proposition de M. Henri Sellier, renouvela de la façon la plus formelle sa résolution, contenue dans la délibération du 28 Décembre 1918, de voir aboutir un rachat soit amiable, soit d'office.

(9) Le total des avances de trésorerie s'est élevé à 141.633.950 fr. 79.

CHAPITRE III

LE NOUVEAU RÉGIME DES TRANSPORTS EN COMMUN

Le rachat et l'affermage

Les entreprises de transports dont les réseaux sont voisins et les procédés d'exploitation analogues tendent à l'unification. Cette tendance s'est manifestée au cours de l'histoire des transports en commun, aussi bien pour les omnibus et les tramways que pour les bateaux. Dès 1855, c'est-à-dire, après 27 ans d'exploitation — puisque la naissance des omnibus peut être placée en 1828 — les lignes d'omnibus réparties d'abord entre 20, puis entre 10 entreprises, se réunissent sous la direction de la C.G.O. à laquelle fut accordé « le droit exclusif de faire circuler avec faculté de stationnement sur la voie publique les voitures employées au transport... » En 1880, à peu près 27 ans également après l'apparition du premier tramway, les 3 compagnies alors existantes : Cie des Omnibus, Cie des Chemins de fer Parisiens, Cie des Tramways de Paris, demandent à fusionner. Mais leur requête n'est pas admise par les pouvoirs publics, et peut-être est-ce à cet échec que sont imputables la multiplicité et la distribution incohérente

des concessions dans le département de la Seine jusqu'en 1910. A cette époque, une réaction se dessina; les nombreuses exploitations antérieures furent groupées en réseaux importants et soumises à des clauses et à des conditions identiques.

La même constatation peut être faite pour les services des bateaux qui fusionnèrent en 1885.

Quelles sont donc les causes d'une tendance si caractéristique ? Par leur texture, par l'emprise à demeure qu'ils comportent sur le sol des voies publiques, les lignes de tramways favorisent la constitution de monopoles de fait. Pour les lignes d'omnibus, la concurrence sur un même parcours, la nécessité d'obtenir les permissions de stationnement et autorisations de toutes sortes sans lesquelles l'exploitation serait impossible, provoquent l'absorption des petites compagnies par la plus puissante, à laquelle sa situation permet de traiter dans de meilleures conditions avec les pouvoirs publics.

A côté de ces causes spéciales, propres aux entreprises de transports, il en est d'autres plus générales dont procèdent les phénomènes qui ont joué un si grand rôle dans la vie industrielle de tous les pays, et particulièrement de l'Allemagne, depuis la guerre et qu'on désigne sous le nom générique de « concentration ».

Pour les entreprises de transports, comme pour toutes les autres, la fusion permet, en effet, une organisation plus économique. Elle entraîne d'abord une diminution notable des frais généraux, dont l'augmentation n'est pas proportionnelle à l'impor-

lance des entreprises. Certaines dépenses se trouvent considérablement réduites ou même éliminées du fait de la centralisation des dépôts et des terminus, de la réduction des effectifs du personnel, de l'unification progressive des types de matériel et de l'amélioration du rendement du travail.

En 1920 le mouvement d'unification, déjà très accusé dans la période précédente, devait trouver, par l'effet des conditions économiques nées de la guerre, l'occasion propice pour aboutir. Au moment où la situation financière des compagnies se présentait en effet comme désastreuse, il apparaissait de façon indubitable que, sans préjuger de l'avenir, les résultats futurs de l'exploitation seraient meilleurs si tous les réseaux étaient groupés sous une même direction.

Au surplus, seule l'unification permettait de donner à l'exploitation le caractère le plus favorable à l'intérêt social. Après la guerre la crise du logement avait provoqué la naissance sporadique dans les environs de Paris d'un grand nombre de lotissements. Un nouvel aménagement des services existants, et surtout la création judicieuse de nouveaux moyens de transports, s'imposaient pour faciliter le reflux des populations du centre vers la périphérie. Jusqu'à présent, en effet, le développement de Paris s'était effectué en vase clos, dans l'enceinte fermée des fortifications entraînant la suppression progressive de tous les espaces libres. Le rôle dévolu aux transports en commun devait être de décongestion-

ner Paris. Cette tâche ne pouvait être menée à bonne fin sans une certaine unité de vues.

*
* *

Commandée par l'intérêt du public, indispensable au développement de la région parisienne, l'unification était-elle réalisable ?

Etait-il même nécessaire d'y avoir recours et ne pouvait-on répartir les réseaux en 2 groupes distincts : l'un relevant de la Ville de Paris, l'autre du Département.

Cette solution avait triomphé en 1910, les intérêts de ces collectivités ayant paru alors inconciliables, ainsi que le constatait le mémoire du Préfet de la Seine au Conseil Municipal du 12 Juin 1907 :

« Il est indiscutable qu'il serait préférable de
« pouvoir arriver à l'unité, mais du Département
« ou de la Ville, qui des deux peut renoncer à ré-
« clamer la concession de tramways sans sacrifier
« les intérêts dont il a la charge ».

Dix ans après, ce dilemme ne pouvait plus se poser: entre Paris et sa banlieue, l'union économique était devenue plus étroite, les relations plus constantes, plus indispensables, tant et si bien que dans son mémoire au Conseil Général, en date du 30 Juin 1920, le Préfet de la Seine écrivait : « Plus que jamais, Paris tend à s'unir plus étroitement encore avec les cités qui l'entourent au moment où se dénoue la ceinture de pierres, de fossés et de talus qui l'enserrait jusqu'à ce jour. Moins que jamais, les limites admi-

nistratives ne sauraient contenir la vie de Paris ; l'extension de Paris, que votre Assemblée ne sépare pas du programme d'aménagement, d'embellissement et d'extension des communes de la Seine, comporte la création de ces cités-jardins dont vous attendez de si heureux effets pour l'hygiène physique et sociale de notre population ouvrière. Elle englobe la réalisation de ce gigantesque projet du port de Paris qui constituera un axe nouveau pour de nouvelles agglomérations urbaines. Elle a pour condition première l'étude et la construction des nouvelles voies d'accès de tramways, d'autobus, de Métropolitain, qui doivent permettre à Paris, pompe aspirante et refoulante, de communiquer avec sa banlieue ; la fusion des réseaux de transports s'impose avec autant de force, qu'ils soient dans Paris ou hors Paris, que la fusion de leur exploitation dans l'intérieur même des fortifications ».

Pouvait-on dès lors réaliser cette fusion par la constitution d'une sorte de société commerciale entre le Département de la Seine et la Ville de Paris, société qui aurait conservé aux concessions leurs caractères juridiques ? Non seulement aucune disposition légale ne permettait la création d'une telle société, mais la dépendance d'ordre administratif de la commune à l'égard du département interdisait même la formation entre ces deux personnes administratives d'un lien comparable à celui qui existe dans un syndicat de communes ou une conférence interdépartementale.

La remise des réseaux ne pouvait donc être faite

qu'à l'une ou à l'autre des collectivités. Dans ces conditions, c'est au Département, que pour des raisons juridiques et financières, l'attribution de compétence devait logiquement avoir lieu. Au point de vue administratif, en effet, l'autorité communale est strictement limitée à une circonscription territoriale donnée. Les pouvoirs d'une commune, quelle que soit d'ailleurs l'importance de celle-ci, et fût-ce même Paris, sont nuls à l'égard de toute autre commune du Département. Au contraire, les principes généraux du droit administratif tendent à présenter le Département, unité territoriale plus étendue, comme le tuteur des communes de son ressort.

Au point de vue financier, seul le Département était à même d'obtenir des pouvoirs publics les autorisations nécessaires pour émettre les emprunts qui allaient devenir indispensables pour la réorganisation des transports.

L'attribution de compétence ne pouvait cependant être faite sans qu'il fût tenu compte des droits respectifs, et sans régler les rapports éventuels du Département et de la Ville. A cet effet, un projet de convention à intervenir préjudiciellement entre la Ville et le Département fut préparé dans le courant de l'année 1920. Comme les projets de convention de rachat et d'affermage auxquels il est intimement lié, il fut discuté au Conseil Municipal et au Conseil Général en Juillet 1920 (1), signé le 20 Septembre, approuvé par décret du 25 Décembre 1920. Toutes

(1) Délibérations du 24 Juillet 1920.

ces conventions sont inséparables les unes des autres, et c'est ce qui explique qu'elles devaient être votées et signées en même temps. Il convient de les étudier pour bien comprendre le régime nouveau.



Par l'article premier de la Convention entre le Département de la Seine et la Ville de Paris, celle-ci accorde au Département de la Seine un droit exclusif de stationnement sur la voie publique pour l'exploitation du service public dans l'enceinte de Paris des voitures dites « Omnibus » employées au transport en commun des personnes pour une période commençant à courir le 1^{er} Janvier 1921 pour finir le 31 Décembre 1950.

Au département de la Seine incombait le soin d'obtenir des pouvoirs publics le transfert à son profit de la concession des lignes municipales de tramways, puis de racheter l'ensemble du réseau municipal (tramways et autobus) et enfin d'assurer l'affermage de l'ensemble des réseaux dans des conditions à débattre avec la Ville de Paris (art. 2).

Contrairement à ce qu'aurait pu laisser croire la nouvelle forme strictement départementale de l'exploitation des transports en commun, la Convention ne diminue pas, mais au contraire élargit les pouvoirs du Conseil Municipal de Paris. En effet, le Département ne peut s'opposer aux créations, suspensions, suppressions ou modifications d'itinéraires des lignes de tramways ou d'omnibus intra-mu-

ros demandées par délibérations spéciales du Conseil Municipal de Paris. Ville et Département sont également déclarés solidaires dans les décisions à prendre au sujet des tarifs intra-muros qui ne peuvent en conséquence être augmentés ou diminués sans une délibération concordante et spéciale du Conseil Municipal de Paris et du Conseil Général de la Seine. D'autre part, les redevances dues à la Ville de Paris sont équivalentes aux taxes dont elle bénéficiait antérieurement au 31 Décembre 1920. La convention assure à la Ville (art. 6 et 8) l'exécution aux frais du Département de tous les travaux intéressant la voie publique à l'intérieur de Paris dans la zone des rails fixée par le cahier des charges de 1910.

La Ville de Paris renonçait à toute participation dans les bénéfices que le Département réaliserait du fait de l'affermage des réseaux municipaux de tramways et d'omnibus.

Le Département s'engageait par voie de réciprocité, à faire son affaire personnelle des excédents de dépenses pouvant résulter de l'entreprise ainsi que du règlement des annuités de rachat, et à rembourser en trente annuités à la Ville de Paris les avances versées par la Ville à la Compagnie Générale des Omnibus pour la reconstitution du réseau des Omnibus.

Aux termes de l'art. 13 de la Convention, la Ville est d'ailleurs représentée dans les commissions constituées, tant pour l'application des clauses ouvrières que pour le contrôle de la société fermière,

par un nombre de délégués égal à celui des représentants du Département de la Seine.

*
* *

Après que la question préjudicielle des rapports présents et futurs des réseaux municipal et départemental eut été réglée, l'opération préalable à la réorganisation des transports était le rachat. Celui-ci pouvait avoir lieu d'office ou à l'amiable.

En cas de rachat d'office, l'article 19 (2) du cahier des charges des conventions de 1910 distinguait deux cas suivant que cette mesure aurait lieu avant ou après l'expiration des quinze premières années d'exploitation. Dans la première hypothèse, réalisée en 1920, le rachat devait se faire conformément au paragraphe 3 de l'art II de la loi du 11 Juin 1880 (3)

(2) Cet article 19 reproduisait les dispositions d'un décret réglementaire du 16 Juillet 1907.

(3) Ces dispositions ont été reproduites dans l'article 38 de la loi du 31 Juillet 1913.

Art. 38 ; En cas de rachat d'office, de suspension ou de modification des voies, si le mode de détermination de l'indemnité due au concessionnaire n'a pas été antérieurement réglé, cette indemnité est liquidée par une commission spéciale fonctionnant dans les conditions déterminées par la loi du 29 Mai 1845.

Cette commission instituée par décret est composée de 9 membres : trois désignés par le Ministre des Travaux Publics, trois par le concessionnaire et trois par l'unanimité des 6 membres déjà désignés ; faute par ceux-ci de s'entendre dans le mois de la notification à eux faite de leur nomination, le choix de ces trois derniers membres ou, parmi eux, de ceux qui n'auraient pas été désignés par l'unanimité des six premiers, est fait par le Premier Président et les Présidents réunis de la Cour d'Appel dans le ressort de laquelle se trouve le département ou la commune intéressée.

l'indemnité due aux concessionnaires devant être fixée par une commission de neuf membres, dont trois désignés par le Ministre des Travaux Publics, trois par le concessionnaire et trois par l'unanimité des six membres déjà désignés, ou, à défaut d'unanimité, par le premier Président et les présidents réunis de la Cour d'Appel de Paris.

Mais cette procédure n'était pas sans inconvénient. D'une part, bien qu'il fût le principal intéressé, le Département n'était pas représenté dans cette commission. Sans contester l'impartialité des arbitres, ses intérêts eussent donc pu se trouver insuffisamment défendus contre les prétentions des représentants des compagnies. D'autre part, le problème était particulièrement complexe : comment apprécier notamment la valeur de concessions faisant l'objet d'instances « en dommages pour imprévision » devant les tribunaux administratifs ? Sur quelles bases devait avoir lieu l'estimation du matériel ? Il était évident qu'en dehors de sa destination propre ce matériel devait subir une dépréciation considérable. Devait-on enfin tenir compte de la masse des capitaux investis ?

Pour se prononcer en toute équité, la commission aurait dû procéder à des études longues et laborieuses. Or, tout retard était préjudiciable à la fois au département qui avait intérêt à une réorganisation rapide des transports et aux compagnies dont les difficultés financières s'accroissaient chaque jour.

Heureusement, les éléments d'appréciation qui faisaient défaut à la commission étaient connus par-

faitement à la fois de l'Administration Préfectorale et des compagnies. Aussi bien, le rachat amiable fut-il décidé aucun autre procédé n'était d'ailleurs possible à l'égard du réseau d'omnibus dont l'art. 17 du cahier des charges n'avait prévu que le rachat d'office par la Ville à partir de la 10^e année et à charge de prévenir le concessionnaire un an à l'avance.

Un rachat amiable ne comportant évidemment aucune formule obligatoire, les parties avaient toute liberté d'en arrêter les modalités : ce qu'elles firent. Mais si les conditions adoptées par le Conseil Général et le Conseil Municipal le 23 Juillet 1920 ont un caractère forfaitaire et transactionnel, elles reposent néanmoins sur des bases qu'il est nécessaire de connaître pour comprendre l'économie du rachat.

*
* *

En examinant les bilans des compagnies de transports en commun, on relève à l'actif les principaux postes suivants :

a) Le domaine public, c'est-à-dire le premier établissement (voies ferrées, lignes électriques, aériennes et souterraines, etc...).

b) Le domaine privé (immeubles, mobilier, matériel roulant, outillage, etc...).

c) Les approvisionnements ;

d) Les valeurs de caisse ou de portefeuille ;

e) Le cautionnement versé par le concessionnaire ;

f) Les débiteurs divers ;

g) Le compte spécial de guerre.

Tous ces éléments ne devaient pas entrer en ligne de compte dans le calcul du prix du rachat. Il en était ainsi des approvisionnements qui devaient être repris par la future exploitation et du cautionnement qui est remboursé au concessionnaire après l'acquittement des obligations de son traité. Les valeurs de caisse et de portefeuille et les débiteurs divers trouvent normalement leur contre-partie dans les créditeurs divers et les réserves ; comme les compagnies devaient assurer la liquidation de toutes leurs opérations antérieures au rachat, elles devaient être laissées en possession des moyens nécessaires pour faire face à cette liquidation.

Les réserves, en dehors de celles qui ont un objet spécial, comportent la réserve légale et la réserve pour renouvellement des voies et du matériel. La portion d'actif qui représente seulement cette dernière réserve doit figurer dans le rachat, l'entretien du matériel incombant au futur exploitant. Il est à noter que la réserve constituée postérieurement au 1^{er} Janvier 1918 se trouvait comprise dans la liquidation du compte de guerre.

En somme, le prix du rachat devait être formé de trois éléments :

1° Rachat du droit détenu par les compagnies sur le domaine public. Les compagnies possèdent, en effet, pendant toute la durée du contrat « un droit réel de jouissance » sur ce domaine. Elles étaient donc fondées à réclamer, pour privation de cette jouissance, une indemnité d'éviction calculée en

fonction des résultats donnés par l'exploitation.

2° Rachat du domaine privé : les immeubles, le mobilier, le matériel roulant, l'outillage appartenant en propre aux compagnies.

3° Liquidation du compte de guerre.

Or, en dehors du compte de guerre dont l'existence tenait à des circonstances spéciales, les deux autres éléments étaient envisagés dans les formules de rachat d'office après quinze ans d'exploitation prévues par l'art. II de la loi du 11 Juin 1880. Les compagnies s'y référèrent pour fixer les bases de leurs propositions de rachat amiable.

Celles-ci comportaient une indemnité d'éviction pour privation de jouissance de leur domaine public, établie d'après les résultats d'exploitation au moment de l'ouverture des hostilités, une indemnité de dépossession pour leur domaine privé, calculée d'après les valeurs cotées à l'inventaire.

Pour le paiement de ces indemnités : indemnité d'éviction pour privation de jouissance du domaine public, indemnité de dépossession, pour le domaine privé, un versement en capital qui eut nécessité un emprunt, étant difficilement réalisable en raison des circonstances, on s'arrêta à un service d'annuités s'échelonnant sur les années restant à courir jusqu'à la fin de la concession.

Mais, pour le calcul de la part d'annuités se rapportant au domaine privé, il y avait lieu de tenir compte de ce fait qu'aux termes de l'art. 12 bis des conventions de 1910, le concédant avait droit, en fin de concession, à la moitié de l'actif net à répartir.

Le domaine privé des compagnies à racheter ne devait donc être compté que pour moitié de sa valeur cotée à l'inventaire. En outre, l'annuité à verser devait être celle qui permettait de constituer, au terme de la concession, la valeur de la moitié de ce domaine. Ce n'est, en effet, que lors de la liquidation, c'est-à-dire en 1950, que cette part d'actif devait revenir aux compagnies.

C'est donc sur ces bases :

1° Annuité correspondant au produit net d'exploitation d'avant-guerre (déduction faite de la dotation pour la réserve de renouvellement des voies et du matériel).

2° Annuité d'amortissement seul de la moitié de la valeur du domaine privé, telle que cette valeur figure dans les écritures des compagnies,

qu'ont été fixées les annuités de rachat.

Il ne faut pas perdre de vue cependant que le montant de ces annuités est, non pas le résultat d'un calcul mathématique, mais de transactions qui ont abouti à une fixation forfaitaire. Les sommes allouées aux compagnies devaient leur permettre de faire face à leurs charges obligatoires, à l'amortissement de leur capital-actions et à tous leurs frais en général.

Telles sont — réserve étant faite de la liquidation des comptes de guerre — les bases sur lesquelles reposent les conventions de rachat que nous allons examiner dans le détail.

*
* *

Objet du rachat. — Le Département de la Seine rachetait aux compagnies à la date du 31 Décembre 1920, la concession des différentes lignes constituant leurs réseaux, qu'il s'agît des lignes actuellement exploitées ou des lignes projetées et à construire.

En conséquence, les compagnies transféraient au Département de la Seine tous les droits résultant pour elles des conventions de concession et s'engageaient à lui délivrer, au 1^{er} Janvier 1921, tous les biens mobiliers et immobiliers faisant partie du domaine public compris dans les concessions ou faisant partie du domaine privé des compagnies tels qu'ils figuraient en comptabilité au 1^{er} Juillet 1920.

Ont été seuls exceptés de ces biens :

1° Les immeubles et les installations électriques limitativement énumérés dans des tableaux annexés aux conventions.

2° Les approvisionnements utilisables, existant à la date du 1^{er} Janvier 1921 dans les magasins des compagnies.

Le Département racheta les approvisionnements à part après inventaire contradictoire, et, à prix de revient, les compagnies s'étant engagées à accepter sous la garantie du Département, la délégation à la société fermière de cette obligation du rachat.

Les approvisionnements ne comprenaient pas les pièces de rechange indiquées à l'annexe III des con-

ventions et qui étaient comprises dans le prix du rachat.

3° Les valeurs de caisse et de portefeuille et les comptes en banque des compagnies.

Le cautionnement des compagnies leur a été remboursé dès l'approbation des conventions de rachat.

Prix du rachat. — Les prix à payer par le Département aux compagnies, tant pour le rachat des concessions ou promesses de concessions que pour les transferts et remises d'actif, furent fixés forfaitairement et consistent en trente annuités égales, payables par moitié en deux semestres, les 1^{er} Mai et 1^{er} Novembre de chaque année.

Les premières annuités ont été payées le 1^{er} Mai 1921.

Le Département de la Seine se réservait le droit de se libérer à toute époque des annuités restant dues par lui par un versement anticipé en capital. S'il usait de cette faculté, le montant du capital à verser devait être calculé sur un taux inférieur de 1 % au taux moyen des avances sur titres de la Banque de France pendant les six mois précédents.

Le montant des sommes à payer par le Département est indiqué pour chaque compagnie dans le tableau ci-dessous où l'on a fait figurer les réseaux du Bois de Boulogne, d'Arpajon, des Bateaux et de l'Ouest-Parisien dont les conventions de rachat — établies sur le même modèle que les précédentes — ont été en raison des circonstances signées après le 20 Septembre 1920.

Réseaux rachetés	Dates des Conventions	Décrets approuvés	Annuités de rachat	Nombre d'annuités	Règlements en comptes de guerre
Compagnie Générale des Omnibus	20-9-1920	25-12-1920	16.800.000	30	737.805,20
P. D. S.	—	—	5.400.000	30	259.622,98
G. P. T.	—	—	4.100.000	30	263.175
-Parisien	—	—	3.600.000	30	280.378,40
gentais	—	—	2.000.000	30	90.874
ve Gauche	—	—	620.000	30	34.984,66
s de Boulogne	29-11-1921	8-7-1922	500.000	19	
pajon	25-3-1922	20-11-1922	530.000	29	
ériel des Bateaux	Indemnité 1 fois donnée de		2.500.000	—	(achat de la flottille à l'ancienne Compagnie)
est-Parisien	26-4-1924	7-10-1924	Indemnité de 2.337.500		

Substitution du Département de la Seine aux anciennes compagnies. — Par l'effet des conventions, le Département de la Seine s'est trouvé subrogé à dater du 1^{er} Janvier 1921 de plein droit et sans indemnité aux compagnies, dans tous actes, contrats et marchés de toutes sortes visant l'exploitation ou s'y rattachant, tels que locations d'immeubles, de locaux, d'appartements, de matériel roulant, contrats de fournitures de courant, d'assurances et de publicité, marchés de fournitures et de matériel, y compris les contrats, baux et locations consentis à des tiers et indiqués à l'annexe IV, mais à l'exclusion des actes, contrats et marché énumérés à l'annexe V et pour lesquels les compagnies conservent tous les droits.

Liquidation de la Gestion des anciennes compagnies. — Les compagnies restaient chargées de solder les acquisitions, fournitures et travaux effectués avant le 1^{er} Janvier 1921.

Elles restaient également responsables de tous

les litiges pendants et de ceux qui pourraient s'ouvrir, à l'occasion de leur gestion, ainsi que des dommages causés à des tiers ou à leur personnel.

Elles devaient régler les comptes d'exploitation jusqu'au 31 Décembre 1920 et recevoir, à cet effet, les avances de trésorerie prévues aux conventions antérieures.

Par contre, à compter du 1^{er} Janvier 1921, les compagnies se trouvaient complètement dégagées de toutes les conséquences de l'exploitation.

Dispositions relatives au personnel. — Le Département reprenait le personnel fixe d'employés et d'ouvriers des compagnies occupés aux services du Réseau depuis un an au moins à la date du 1^{er} Janvier 1921. Il maintenait à ce personnel les avantages acquis antérieurement à cette date, notamment au point de vue du classement, des conditions de travail, des congés, des retraites, en même temps que des traitements, salaires et indemnités de maladie. Ces dispositions n'étaient pas applicables au personnel supérieur recevant une rémunération annuelle dépassant 25.000 francs.

D'une façon générale, le Département était substitué aux compagnies pour remplir vis-à-vis du personnel, tant en service que retraité, les obligations incombant à celles-ci. Il devait, notamment, payer aux anciens agents et à leurs veuves les pensions et secours qui leur étaient déjà alloués ou qui leur seraient alloués par le régime futur.

Règlement du compte de gestion et du compte

de guerre. — Cette question irritante reçut enfin une solution :

Les compagnies présentèrent leurs comptes de gestion pour 1920 et perçurent les avances correspondant au déficit de cet exercice.

Le Département remboursa ensuite aux compagnies le montant du déficit du compte spécial de guerre dans les conditions ci-après :

On déduisit du déficit les sommes forfaitaires inscrites aux comptes de guerre, d'une part, pour insuffisance d'entretien ou de renouvellement des voies et du matériel, et, de l'autre, pour supplément de dépenses de premier établissement.

En outre, la réserve annuelle forfaitaire prévue pour chaque compagnie pour renouvellement des voies et du matériel roulant fut réduite aux dépenses réellement effectuées.

Le compte étant ainsi arrêté, on déduisit les avances déjà versées aux compagnies.

Le solde obtenu doit être payé par le Département de la Seine à chaque compagnie, en trente annuités, dans les mêmes conditions que pour le paiement de l'annuité de rachat proprement dite. Le montant de ces sommes est indiqué sur le tableau où figurent les annuités de rachat.

*
* *

Les conventions de rachat ont été la préface indispensable à la réorganisation des transports dans la région parisienne. Elles ont conféré la propriété

du réseau au Département qui doit en assurer l'exploitation. L'œuvre entreprise par le Conseil Général de la Seine et le Conseil Municipal de Paris trouva sa consécration dans la « Convention pour l'exploitation en régie intéressée par affermage d'un réseau départemental de transports en commun ». Ce texte, signé le 20 septembre 1920 et approuvé par décret du 25 décembre 1920 contient en effet, les dispositions s'inspirant de la politique départementale en matière de transports.

Le préambule en expose très nettement l'objet : « assurer, au mieux des intérêts généraux, le service des transports en commun par tramways et omnibus, dans la région parisienne, en recourant à la forme d'affermage communément désignée par « régie intéressée » de façon à laisser au département la maîtrise des lignes et des tarifs et à intéresser à la gestion des services publics le personnel à tous les degrés de la hiérarchie, avec participation de ce dernier aux recettes ».

Les dispositions de la convention d'affermage corroborent cette déclaration de principe en accusant bien les traits dominants du nouveau mode d'exploitation où les notions d'entreprise industrielle, de service public et d'outil social se trouvent étroitement unies.

La convention de 1920 comporte 55 articles répartis suivant un plan logique en 9 chapitres. L'analyse en fera ressortir les caractères essentiels.

*
**

Le chapitre 1^{er} de la convention (art. 1 à 7) a trait à la consistance et à la remise des réseaux affer-
més.

La Société fermière est mise en possession de tous les biens mobiliers et immobiliers, ainsi que des documents divers acquis par le Département de la Seine en vertu du rachat. L'actif de l'établissement reste ainsi la propriété du département, la Société fermière en a seulement le dépôt pour assurer la gestion du service public dont elle a la charge. Pour cette gestion, la Société fermière jouit de toute liberté d'action et de direction. Elle a le monopole de l'exploitation, non seulement des omnibus et des réseaux de voies ferrées rachetés, mais encore de toutes les lignes qui viendront à être rachetées par la suite.

Cependant, le Département a envisagé le cas où la création de transports à grande vitesse indépendants de la voie publique seraient nécessaires, notamment en banlieue ; aussi s'est-il réservé le droit d'assurer par concession, exploitation directe, affermage ou de toute autre manière, la construction et l'exploitation de toute ligne de transports en commun, de personnes ou de transports de marchandises établies en souterrain, tranchée ou viaduc. Il s'est réservé également le droit d'autoriser ou d'effectuer par lui-même tous essais de procédés nouveaux et d'emprunter les rails et la traction des lignes de tramways pour les besoins des services publics.

La Société ne peut, ni directement, ni par l'intermédiaire d'une filiale, accepter aucun autre affermage ou concession, se charger d'aucune autre entreprise, ni effectuer aucune opération industrielle ou commerciale étrangère à la convention d'affermage, sans l'autorisation du Département. Cette disposition n'a d'ailleurs qu'un caractère financier : afin que les intérêts du Département ne soient jamais perdus de vue, la Société ne doit se préoccuper que de l'entreprise.

L'article 3 précise quels sont les cahiers des charges applicables à l'exploitation. En ce qui concerne les tramways, les cahiers des charges régissant les anciens réseaux rachetés ont été conservés (4). Le Département se réserve le droit de poursuivre, d'accord avec la Société, auprès de l'autorité supérieure, l'unification des cahiers des charges, leur mise en conformité avec le régime institué par la loi du 31 juillet 1913 et leur amélioration dans l'intérêt de la population de la région parisienne.

Les dispositions relatives aux tarifs ont donc été conservées et il appartenait au département de la Seine de proroger ou de modifier les tarifs établis en vertu des lois des 30 novembre 1916 et 22 octobre 1919.

Par contre, un nouveau cahier des charges a été éta-

(4) Il est curieux de remarquer que les clauses des cahiers des charges de 1910 se trouvent reproduites pour ainsi dire sans changement dans le cahier des charges-typé du 20 Novembre 1917 qui a été rédigé à la suite de la loi du 31 Juillet 1913.

bli en ce qui concerne le réseau des omnibus automobiles pour lequel le Département était libre d'introduire immédiatement des conditions nouvelles aux obligations de la Société fermière. Ce cahier des charges maintient les dispositions de la convention du 28 mai 1910 et conserve les tarifs maxima en vigueur. Il s'est inspiré (art. 28 et 29) des dispositions insérées dans le décret du 21 novembre 1917 pour permettre au Préfet de la Seine d'opérer un contrôle efficace sur l'exploitation des omnibus (régularité de l'exploitation, surveillance du personnel, etc...). A côté de ce contrôle, analogue en quelque sorte au contrôle exercé sur les tramways par l'Ingénieur en chef du contrôle des Voies ferrées d'Intérêt local agissant comme subordonné du Préfet de Police et du ministre des Travaux Publics, subsiste le contrôle exercé par le Préfet de Police en vertu de ses pouvoirs généraux.

Le département a l'entière maîtrise de l'entreprise sous la tutelle de l'autorité supérieure. Il a toujours le droit de provoquer aussi bien pour les omnibus que pour les tramways toute modification au tracé des lignes et à la consistance des réseaux et toute révision des nombres de courses minima qui lui paraîtront utiles sans que la Société puisse s'y refuser.

Le département se réserve également le droit de prescrire « toute modification des services et notamment des itinéraires et tarifs compatibles avec les dispositions en vigueur des cahiers des charges et de

déterminer les sections où sera admise l'exploitation par conducteurs aériens, étant entendu que les transformations d'installations et de matériel résultant de ces sections seront assurées par lui ».

Le Chapitre II (art. 8 à 16) est relatif à la constitution de la Société, au cautionnement, à l'émission d'actions et d'obligations et enfin aux charges du Département en matière de premier établissement.

La Société exploitante s'est constituée sous le nom de « Société des Transports en Commun de la Région Parisienne » au capital-actions de soixante millions. Ce capital, fixé de manière à garantir les engagements de la Société et la remise d'actif qui lui a été faite, est affecté :

1° Pour 6 millions au cautionnement qui doit être constitué en obligations de la Ville de Paris ou autres valeurs agréées par le Département et déposées à la Caisse des Dépôts et Consignations.

Lorsque, par suite de l'incorporation de nouvelles lignes dans l'affermage, la longueur totale des lignes affermées dépassera 1.000 kms pour les voies ferrées et 500 kms pour les omnibus ; le cautionnement sera augmenté de 500.000 frs par 100 kilomètres supplémentaires de voies de tramways et de 200.000 frs par 100 kms supplémentaires de lignes d'omnibus.

2° Le reste du capital social est affecté au fonds de roulement nécessaire pour la reprise, la constitu-

tion ou reconstitution des approvisionnements et la marche générale du service.

D'ailleurs, il convient d'observer que la Société n'a pas la jouissance du capital qu'elle a prêté au Département, elle en est seulement pour ainsi dire nu-propriétaire.

Un droit de propriété pour la souscription du capital-actions a été réservé aux actionnaires des compagnies rachetées au prorata du montant des annuités de rachat.

Le Département s'est réservé un droit éventuel à la souscription des augmentations de capital, dans le cas où des dispositions législatives viendraient à autoriser les départements à participer en tant qu'actionnaires à des entreprises de services publics. La Société s'interdit l'émission de toutes obligations ou de bons sans autorisation du département.

La Société fermière a l'obligation de reprendre les approvisionnements des compagnies rachetées et de les maintenir en quantités suffisantes pour permettre une exploitation normale. S'il y a insuffisance de la trésorerie de la Société, le Département s'engage à lui consentir des avances dans la limite d'un crédit maximum de 15 millions. En cas de cessation de l'exploitation le Département doit opérer des reprises équivalentes à la valeur des approvisionnements rachetés.

L'article 11 pose le principe que le Département a à sa charge les dépenses de premier établissement. C'est pourquoi le département a institué un contrôle particulièrement étroit sur ces dépenses qui ne

peuvent être effectuées qu'après approbation par le Préfet de la Seine. Ces approbations ne peuvent elles-mêmes intervenir que dans la limite des crédits votés par le Conseil Général.

L'article 11 comporte également une disposition importante justifiée par le mauvais état d'entretien des réseaux pendant la guerre et par l'impossibilité où étaient les anciennes compagnies de supporter les frais des remises en état nécessaires. Toutes les dépenses nécessitées par la remise en état des installations et du matériel provenant de lignes rachetées sont imputées au compte de premier établissement, c'est-à-dire payées par le budget départemental, sous réserve de l'approbation du Préfet de la Seine, sur proposition de la Société, présentée dans le délai d'un an à partir de la remise des dites lignes.

Les membres du Conseil d'Administration doivent être Français. Le ou les administrateurs délégués, le Directeur Général et le Caissier en Chef de la Société ne peuvent prendre leurs fonctions avant d'avoir été expressément agréés par le Département de la Seine qui peut exiger leur remplacement.

Le Chapitre III (art. 17 à 24) traite des conditions générales de la gestion de la Société à laquelle on a voulu donner un caractère industriel. La Société jouit de toute liberté d'action et de direction pour assurer le service au mieux des intérêts de la population de la région parisienne. Elle doit maintenir en parfait état d'entretien les installations et le matériel du réseau et s'attacher à faire profiter l'exploita-

tion de toutes les améliorations et de tous les perfectionnements possibles.

Cependant, le département exerce un contrôle étroit sur tous les actes de la Société. Les actionnaires, intéressés à ce que la rémunération soit aussi forte que possible ont bien, en effet, la faculté de surveiller la gestion, mais il est avéré que l'exercice de ce droit est, d'une manière générale, en France, d'une efficacité très relative. D'autre part, si les Administrateurs doivent être agréés par le Préfet de la Seine, ils sont nommés par la Société et dépendent d'elle ; dès lors, il n'était pas possible d'avoir à leur égard une confiance aussi complète que celle qu'on aurait pu avoir envers des fonctionnaires soumis à l'autorité supérieure. Aussi, on a été amené à instituer un contrôle très étroit, plus étroit même que dans le cas d'une exploitation en règle directe. Le contrôle technique auquel la Société est assujettie en ce qui concerne les tramways en vertu des articles 71 et suivants du Règlement d'administration publique du 11 novembre 1917 sur les voies ferrées d'intérêt local est complété, en ce qui concerne les autobus automobiles, par le contrôle prévu par les articles 28 et 29 de leur cahier des charges.

En outre, la gestion de la Société fermière est soumise à une vérification et à une surveillance très étroites qui sont assurées par des fonctionnaires de l'Inspection générale des services de la Préfecture de la Seine.

La convention reproduit les dispositions insérées dans les accords provisoires de guerre et visant

la vérification des écritures, la surveillance des ateliers, magasins et dépôts, la participation aux Assemblées Générales d'actionnaires et aux réunions du Conseil d'Administration. Cependant, les représentants du Préfet de la Seine ne peuvent s'immiscer dans la direction de l'exploitation ou dans l'administration de la Société. Ils ne peuvent qu'en référer au Préfet pour la suite à donner à leurs constatations.

La Convention institue également tout un système de visas ou d'approbations préalables des engagements de la Société, suivant l'importance et la durée de ces engagements et stipule que, chaque année, à époques fixes, l'état général des prévisions budgétaires de l'année suivante et les comptes de l'année précédente devront être soumis à l'approbation préfectorale.

Les dépenses du service du contrôle de l'exploitation des omnibus et celles du service de la gestion seront, chaque année et jusqu'à concurrence d'une somme calculée à raison de 4 millimes par kilomètre-voiture, remboursées au Département de la Seine par la Société.

L'article 20 stipule l'ouverture dans les écritures de la Société d'un compte général de gestion comportant :

- 1° le compte des charges financières ;
- 2° le compte d'exploitation ;
- 3° la rémunération de la Société .

A. Compte des charges financières.

Sont inscrites à ce compte :

1) les annuités d'intérêt et d'amortissement servies aux anciennes compagnies exploitantes comme prix du rachat.

2) les annuités destinées à l'apurement des comptes de guerre.

3) les annuités d'intérêt et d'amortissement des emprunts contractés par le département de la Seine, en vue de pourvoir aux dépenses de premier établissement.

Sera déduit de ce compte le revenu des sommes provenant de l'aliénation des biens de l'actif racheté et qui n'auraient pas encore été employées en nouvelles dépenses de premier établissement.

B. *Compte d'exploitation.*

L'article 22 distingue, d'une part, les recettes et les dépenses inscrites au compte d'exploitation et, d'autre part, les dépenses exclues du compte d'exploitation.

a) Recettes et dépenses inscrites au compte d'exploitation :

Recettes : Sont inscrits au compte d'exploitation tous les produits et toutes les recettes directes ou indirectes résultant de l'exploitation du réseau affermé et des services accessoires autorisés ou provenant du placement des capitaux ou autres sommes affectées à cette exploitation, y compris l'intérêt du cautionnement de la Société, l'intérêt de la réserve légale et l'intérêt de la réserve constituée en vue de la reconstitution du cautionnement.

Dépenses : Sont portées, d'autre part, au compte

d'exploitation, toutes les dépenses résultant de l'exploitation des réseaux affermés et des services accessoires autorisés qui ne rentrent pas au compte de premier établissement et notamment :

1° Les dépenses de fournitures, de personnel, (salaires, primes sur les recettes et charges accessoires, y compris celles des retraites), d'entretien, de réfection et de renouvellement, ainsi que les frais généraux divers.

2° Les primes d'assurances contre les accidents et les incendies ou les dotations aux réserves correspondantes.

3° Les frais de contrôle prévus à l'article 37 du cahier des charges des réseaux de tramways.

4° Les frais du service de contrôle de l'exploitation des omnibus et ceux du service de surveillance de la gestion de la Société.

5° Les impôts, tant municipaux et départementaux que d'Etat.

6° Les charges de toutes opérations de trésorerie, y compris celles des avances éventuelles du département pour la constitution des approvisionnements.

7° L'amortissement en 30 années des frais de constitution de la Société et d'émission des capitaux.

Le Département pourra, d'accord avec la Société fermière, décider par imputation sur le compte d'exploitation, la constitution de réserves ou de provisions avec affectation déterminée.

b) Dépenses exclues du compte d'exploitation :

Ne sont pas inscrites au compte d'exploitation :

1° La rémunération afférente :

a) au Conseil d'Administration et aux commissaires des comptes.

b) au personnel dirigeant (chefs et sous-chefs de service) dont l'effectif total ne sera pas inférieur à 45.

2° les dépenses faites sans les visas ou autorisations nécessaires et qui n'auraient pas été reconnues justifiées ultérieurement.

3° les amendes et pénalités de tout ordre appliquées à la Société en vertu de la convention et des cahiers des charges.

4° Les frais de justice et d'honoraires afférents à des procès que la Société soutiendrait à titre purement personnel et dans son seul intérêt.

C) *La rémunération de la Société :*

Pour sa rémunération, la Société reçoit :

1° à titre de loyer de l'argent engagé, une somme égale à 6 % du montant du capital-actions.

Le paiement à titre de loyer de l'argent d'un intérêt, quelqu'en soit le taux, ne permettrait pas en raison de son caractère fixe d'intéresser la Société à la bonne gestion de l'entreprise, en proportion de ses efforts.

2° Aussi, pour intéresser la Société au développement du trafic, il lui est alloué une prime de gestion calculée à raison de 0,75 % du montant de toutes les recettes directes ou indirectes, résultant de l'exploitation du réseau affermé et des services accessoi-

res autorisés, à l'exclusion du produit du placement des capitaux ou de toutes autres sommes affectées à l'exploitation et de l'intérêt du cautionnement de la Société jusqu'à 250 millions de francs de recettes. Au delà de cette somme, la prime s'élève à 1 %.

3° Pour intéresser la Société à poursuivre, même en cas de déficit des économies sur la gestion, il lui est alloué une prime d'économie calculée à raison de 0,04 (R - 0,65 D), dans laquelle R représente les recettes d'exploitation, D la totalité des dépenses inscrites au compte d'exploitation et majorées des charges financières.

4° En cas de contrats spéciaux passés entre le Département et la Société pour l'exécution de travaux et fournitures, une prime spéciale d'économie pourra être attribuée à la Société à titre de rémunération supplémentaire. Au cas où la Société serait également chargée de l'exploitation des réseaux sequestrés, elle toucherait également une prime de recettes et une prime d'économie. (Ces dispositions n'ont jamais eu à jouer).

Sur les sommes qu'elle perçoit, la Société doit supporter :

1° La rémunération afférente au conseil d'administration, aux commissaires des comptes et au personnel dirigeant.

2° Les dépenses faites sans les visas ou autorisations nécessaires et qui n'auraient pas été reconnues justifiées ultérieurement.

3° Les frais de justice et d'honoraires afférents

à des procès que la Société soutiendrait à titre purement personnel et dans son seul intérêt.

4° La dotation annuelle de la réserve légale.

5° Une dotation annuelle de 300.000 francs jusqu'à concurrence d'une réserve totale de 3 millions sur laquelle seraient imputés, le cas échéant, les prélèvements qui auraient pu être faits sur le cautionnement, ainsi que les amendes et pénalités de tout ordre appliquées à la Société.

6° Les intérêts de la partie du cautionnement qui n'auraient pas été reconstituée.

Lorsque, après prélèvement des dépenses 1, 4, 5 ci-dessus la rémunération pouvant être distribuée aux actionnaires sera supérieure à 8 %, le supplément sera partagé entre le Département et la Société sur les bases suivantes :

50 % du supplément sera acquis au département lorsque le taux de cette rémunération sera compris entre 8 et 10 %. Et 75 % pour le surplus.

Lors de l'expiration de la convention ou en cas de résiliation, les parties disponibles de la réserve légale ou de la réserve spéciale maxima de 3 millions ci-dessus définies seront partagées dans les mêmes conditions.

A cet effet, le montant de ces réserves, après paiement du passif et remboursement du capital, sera partagé par le nombre des années d'affermage. Le calcul du partage de chaque exercice sera refait en tenant compte de l'incorporation de cette part complémentaire.

L'article 23 de la convention d'affermage relatif à la rémunération de la Société visait à donner à l'exploitation un caractère essentiellement industriel en intéressant directement le personnel dirigeant aux résultats de l'entreprise. Ce personnel (directeurs, chefs de service) dont le nombre ne peut être inférieur à 45, est rétribué sur les primes allouées par le Département. C'est sur lui que repose en somme la bonne marche de l'entreprise et il est équitable que sa rémunération varie en fonction des efforts qu'il fait pour assurer une bonne exploitation.

En même temps qu'il examinait les hypothèses dans lesquelles les circonstances économiques viendraient à fausser le jeu du contrat, le mémoire pré-à bénéficier des avantages acquis tant au point de fectoral du 12 Juillet 1920 exposait le but de la rémunération. « Pour s'assurer le concours entier des techniciens de la nouvelle entreprise, il est indispensable de donner à leur rémunération un caractère également industriel. La disposition (relative au partage) permet de maintenir à un taux raisonnable la rémunération de la Société fermière. Mon Administration avait procédé à une étude approfondie d'index économiques, dont le jeu aurait permis d'arriver avec plus de souplesse à des résultats analogues. Mais, la complexité des éléments qui interviennent dans une exploitation aussi variée, l'impossibilité d'appliquer les principes dès à présent admis, pour

l'établissement de ces index en ce qui concerne les entreprises de production électrique, — les difficultés qu'aurait présenté périodiquement la détermination des éléments de l'index m'amènent à vous proposer le système le plus simple que je viens de vous exposer. Ces conditions sont de nature à donner un caractère nettement industriel à la nouvelle entreprise. En l'état actuel du marché de l'argent, la rémunération envisagée me paraît justifiée, s'agissant bien entendu d'une entreprise qui réalisera complètement le programme d'amélioration et d'extension des transports qu'entend poursuivre votre Assemblée ; la création de lignes nouvelles, l'abaissement des tarifs dont vous avez la libre disposition, pourraient toujours maintenir au surplus les bénéfices de la Société fermière dans une proportion raisonnable.

« Deux circonstances seraient susceptibles de fausser les bases du contrat qui vous est soumis. Il pourrait se produire que, dans un délai plus ou moins rapproché, les circonstances économiques permettent à la Société de réaliser des bénéfices qui ne seraient pas légitimés par sa propre gestion et qui se trouveraient maintenus à un taux exagéré quelles que soient les mesures que votre Assemblée pourrait prendre en vue d'étendre les réseaux ou par voie d'abaissement des tarifs. Cette hypothèse n'a évidemment qu'une valeur relative. Mais il pourrait également se faire que malgré le soin donné par la société fermière à la bonne gestion de l'entreprise, les améliorations de trafic que vous pouvez légitimement escompter ne se trouvent pas réalisées. Dans

l'un et l'autre cas, la convention d'affermage pourra être résiliée, indépendamment des amendes ou des indemnités qui atteindront l'entreprise. Le Contrat d'affermage qui est, en effet, prévu pour une durée maxima de 30 années, se trouvera résiliable par la simple volonté du département, à l'expiration de chaque période sexennale et sous réserve d'aviser de cette décision la Société deux ans à l'avance. Vous avez ainsi la garantie de pouvoir reprendre en mains les réseaux si, pour une raison ou pour une autre, le contrat actuel établi dans une période d'incertitude économique que je ne veux pas dissimuler, ne vous paraissait plus correspondre à ce que vous voulez légitimement instaurer. »

Le chapitre IV de la convention concerne l'exécution par la Société de travaux ou fournitures à la charge du département et l'Administration de séquestres. Il en ressort que le département, maître du service à exécuter, possède non seulement le droit de contrôle mais l'initiative en matière de travaux neufs. La Société n'agit que comme entrepreneur.

Tous marchés et traités que la Société passera en vue de l'exécution des travaux et fournitures doivent être approuvés par le Préfet de la Seine sauf dans les cas pour lesquels le Préfet l'a dispensée de cette approbation.

La Société doit introduire dans ses marchés toutes les clauses qui lui sont prescrites par l'Administration. Elle procède par voie d'appel à la concu-

rence dans tous les cas pour lesquels le Préfet de la Seine le prescrit et dans la forme qu'il ordonne. Tous les décomptes d'entreprises supérieurs à 10.000 frs doivent être approuvés par le Préfet de la Seine.

Le chapitre V a trait au personnel (art. 30 à 36). Le nouveau régime intéresse le personnel à la gestion de l'entreprise à tous les degrés de la hiérarchie par une participation aux recettes. A cet effet, une prime s'élevant à 4 % des recettes voyageurs et publicité est attribuée au personnel à titre de rémunération supplémentaire.

Cette prime est répartie de la façon suivante :

a) 85 % du montant de cette prime sont répartis, au prorata des journées de travail entre tous les agents, exception faite des ouvriers non-commissionnés affectés exclusivement aux travaux de premier établissement.

b) Le surplus, soit 15 %, est réparti également au prorata des journées de salaires payées, entre les contrôleurs, receveurs et machinistes. Pour le calcul de cette deuxième répartition, chaque journée de machiniste est comptée pour une unité et chaque journée de contrôleur et de receveur pour deux unités.

Le personnel ancien a été repris et a continué à bénéficier des avantages acquis tant au point de vue des salaires que des retraites.

Le personnel nouveau, doit être français, mais par une mesure de protectionisme local, il doit être recruté dans la mesure du possible parmi les candi-

dates justifiant d'un séjour d'au moins trois années dans le département de la Seine ou dans les départements voisins.

L'élaboration du nouveau statut du personnel et du régime des retraites a été confié à une commission mixte qui comprend, avec un nombre égal de voix délibératives, des représentants du département et de la Ville, des représentants de la Société et des représentants du personnel.

Toutes les mesures de nature à entraîner des charges supplémentaires sont soumises à la décision du Département. Les autres dispositions relatives à l'embauchage des anciens militaires, à la reconnaissance des organisations syndicales légalement constituées, au commissionnement des agents après une année de service, au fonctionnement du conseil de discipline, maintiennent les avantages stipulés pour le personnel par la convention de 1910.

Le chapitre VI (art. 37 à 49) concerne les obligations diverses de la Société. Il reproduit les dispositions concernant les redevances et travaux d'entretien prévus dans la convention spéciale entre le Département de la Seine et la Ville de Paris. Le paiement à la Ville de diverses taxes représente une sorte du loyer pour l'occupation du sol.

Toute publicité sur les poteaux de trolley et à l'extérieur ou à l'intérieur des bureaux-abris et voitures de tramways ou d'omnibus doit être autorisée par le Préfet de la Seine.

Le matériel doit être de provenance française, sauf exceptions spécialement autorisées par le Préfet de la Seine.

La liste des personnes auxquelles la Société délivre des cartes de circulation permanentes doit être approuvée par le Préfet de la Seine. En outre, la Société est tenue de délivrer des cartes de circulation aux agents des services publics municipaux et départementaux qui lui sont désignés par le Préfet de la Seine.

Le chapitre VII (art. 40 à 55) énumère les pénalités applicables à la Société en cas de fautes. Ces pénalités peuvent aller jusqu'à la résiliation, notamment dans le cas où la Société se livrerait à des opérations étrangères à la convention, ou ne reconstituerait pas le cautionnement affecté à la garantie de ses obligations.

Il en serait de même dans le cas où d'une manière générale le service effectué par la Société ne serait pas satisfaisant, ou si la Société, ayant interrompu son exploitation, n'était pas en état de la reprendre dans un délai de trois mois.

Le chapitre VIII (art. 56 à 60) concerne l'expiration normale ou anticipée de la convention. Aux termes de l'article 55, la convention a été conclue pour une durée de trente années à partir du 1^{er} Janvier 1921, mais le département de la Seine s'est réservé

vé la faculté de la résilier à l'expiration de chaque période sexennale et sous réserve d'aviser de sa décision la Société deux ans à l'avance. Dans ce cas, le Département verserait à la Société une indemnité égale à la fraction non amortie des frais de constitution de la Société et d'émission des capitaux et une somme de :

2.000.000	de fr.	en cas de résiliation	au 1 ^{er}	Janv.	1927
1.750.000	»	»	»	»	1933
1.500.000	»	»	»	»	1939
1.000.000	»	»	»	»	1945

Cette disposition est particulièrement avantageuse pour le Département de la Seine qu'elle met dans une situation très forte vis-à-vis du régisseur. En effet, le Département n'est pas engagé pour une longue durée et la modicité relative de l'indemnité de résiliation, ne saurait le faire reculer devant cette opération.

Le chapitre IX (art. 61 à 63) est relatif à la constitution et aux pouvoirs du comité consultatif des transports et à la commission de contrôle.

Le Comité consultatif est composé de façon éclectique en tenant compte à la fois de l'organisation administrative et des intérêts généraux. Il comprend :

1° Des représentants du Conseil Général de la Seine et du Conseil Municipal de Paris en nombre égal, élus par les Assemblées.

2° a) Cinq membres faisant autorité en matière de transport en commun et désignés par le Préfet de la Seine.

b) Deux représentants du Conseil Général de Seine-et-Oise ;

c) Un représentant de la Chambre de Commerce de Paris ;

d) Un représentant des Syndicats ouvriers désigné par le Préfet de la Seine ;

e) Un représentant du Touring-Club de France ;

f) Deux maires de la banlieue désignés par le Préfet.

3° a) Des fonctionnaires de l'Administration préfectorale désignés par le Préfet de la Seine.

b) Deux représentants du Préfet de Police ;

c) Un représentant du Préfet de Seine-et-Oise ;

d) L'Ingénieur en chef du contrôle des voies ferrées d'intérêt local ou son délégué ;

e) L'Inspecteur général des services techniques de la voie publique, du Métropolitain et du Port de Paris ou son délégué ;

f) L'Administrateur délégué de l'Office départemental des habitations à bon marché ;

4° a) Quatre représentants de la Société.

b) Quatre représentants du personnel de la Société désignés dans les conditions arrêtées par le Préfet de la Seine.

Le Préfet de la Seine a toujours la faculté de modifier la composition du Comité pour tenir compte

des changements d'organisation administrative ainsi que des intérêts généraux qu'il reconnaîtrait utile d'y faire représenter. Toutefois, les représentants du Conseil Général de la Seine et du Conseil Municipal de Paris disposent d'un nombre de voix toujours égal à l'ensemble des voix des autres membres du Comité ; le Président est nommé par le Préfet de la Seine ; en cas de partage, la voix du Président du Comité est prépondérante.

Le Comité consultatif a des attributions importantes. Il est saisi obligatoirement de toutes modifications à apporter à la consistance du réseau, aux dispositions des cahiers des charges, aux itinéraires des lignes, ainsi que de tous projets d'organisation de transports réservés en dehors de l'affermage et, d'une façon générale, donne son avis sur toutes les questions que le Préfet de la Seine juge utile de lui soumettre.

La Commission de contrôle de l'affermage comprend :

- 3 membres du Conseil Général ;
- 4 membres du Conseil Municipal ;
- 6 représentants de l'administration.

Les membres de la Commission et son Président sont désignés par le Préfet de la Seine. Elle se réunit sur la convocation du Préfet.

La Société désigne deux de ses membres pour se tenir à chaque séance à la disposition de ladite Commission de contrôle et lui fournir tous renseignements utiles.

La Commission de contrôle donne son avis sur les résultats des vérifications annuelles des comptes de gestion, et, d'une manière générale, sur les difficultés de fait ou de droit que peut présenter l'application des clauses de la présente convention.

Dans le cas où le remplacement d'administrateurs délégués, du directeur général ou du caissier en chef aurait à être envisagé, la Commission de contrôle devra être saisie spécialement de la question par le Préfet de la Seine.

Il en serait de même avant l'ouverture de toute procédure de résiliation.

*
* *

L'application des clauses de la convention d'affermage n'a soulevé de difficultés particulières que sur les points ayant trait au compte des charges financières et au mode de calcul de la rémunération de la Société. Des solutions nouvelles ont été adoptées qui ont entraîné en effet la modification des articles 21, 22 et 23 de la Convention.

C'est d'abord l'art. 23 concernant la rémunération qui a été l'objet de vives critiques qui ont porté à la fois sur la prime d'économie et sur les dispositions relatives au partage des bénéfices au profit du Département.

Au moment de la rédaction du texte de la convention, un déficit paraissant inévitable pour une période d'une durée impossible à déterminer, la prime d'économie (0,04 (R—0,65 D) avait été établie de telle sorte que la Société la perçoive lorsque les

recettes dépasseraient les 0,65 des dépenses d'exploitation augmentées des charges financières. Avec cette disposition, il était évident que la Société n'avait aucun avantage à éviter les dépenses de mauvais rendement. Cet inconvénient inhérent à toute formule de régie intéressée n'avait échappé à personne. Mais il semblait surtout d'ordre théorique et, en pratique, le service de surveillance financière devait empêcher les abus.

Quant à la part des bénéfices devant éventuellement revenir au Département, il apparaissait bien que la Société avait la possibilité de la réduire en augmentant à son gré les traitements du personnel dirigeant. Pour remédier à cette lacune, le Service du Contrôle des V. F. I. L. ayant à ce sujet présenté des observations, lors de la conclusion de la convention d'affermage, l'Administration des Travaux Publics demanda à la Société des assurances concernant l'application de cette clause. Le régisseur les donna dans une lettre du 8 Décembre 1920 visée par le décret du 25 Décembre 1920 :

« Les actionnaires et les administrateurs auront tout intérêt à voir se réaliser le partage des bénéfices, car ce partage correspondra, pour les actionnaires, à une augmentation de leur dividende, et pour les administrateurs à une augmentation des tantièmes qui sont proportionnels au delà de 6 %.

.....
« Dans tous les cas, je vous confirme qu'il n'est jamais entré dans mon esprit que la Société fermière puisse chercher à éviter le partage des bénéfices ».

Sous ces réserves, la formule de rémunération acceptée en 1920 semblait devoir intéresser convenablement la Société à la bonne marche de l'entreprise, le dividende à attribuer aux actionnaires devant être d'environ 7 % et la somme allouée au Conseil d'Administration et au personnel dirigeant d'environ 2.300.000 francs.

Le système de rémunération, calculé en fonction des efforts du régisseur, allait cependant se trouver faussé par suite de la crise des changes. La dépréciation de la monnaie devait, en effet, entraîner des relèvements successifs des tarifs, et l'augmentation de recettes en résultant permettre en 1923 l'attribution aux actionnaires d'un dividende voisin de 9 %. En même temps, les sommes allouées au Conseil d'Administration et aux Commissaires aux comptes, traitements, primes, allocations pour retraite du personnel dirigeant, s'élevèrent aux chiffres suivants :

En 1921	2.305.738 05
En 1922	2.923.723 67
En 1923	3.136.667 11

Le 30 Décembre 1923, le Conseil Général de la Seine, pour remédier à cette situation qui ne répondait pas à ses désirs, prenait une délibération tendant à modifier « sans attendre l'échéance du 31 Décembre 1924 et avec effet de cette même année 1924, les bases de la rémunération du régisseur ».

Appelée, en vertu de la loi du 31 Juillet 1913, à sanctionner les augmentations de tarifs votées par le Conseil Général à la fin de 1923, l'Administration

Supérieure s'est, dans une dépêche du 15 Mai, associée à cette manière de voir. « Le Département, déclare cette dépêche, a le droit jusqu'au 31 Décembre 1924, d'aviser au besoin la Société des T.C.R.P. que le traité d'affermage sera résilié au 1^{er} Janvier 1927. Dans ces conditions, l'Administration préfectorale pourra négocier, d'ici le 31 Décembre 1924, la révision des clauses financières et conventions et pour suivre notamment l'adoption d'une formule de rémunération qui soit de nature à inciter la Société fermière à une amélioration du coefficient d'exploitation ou à la réduction du déficit ; les nouvelles formules devraient être déterminées de manière à ce que la rémunération soit peu influencée par la variation des tarifs. »

Conformément aux dispositions de la délibération du Conseil Général du 30 Décembre 1923, un avenant à la convention d'affermage fut signé le 7 Février 1925. Il stipulait que :

1° A partir du 1^{er} Janvier 1925, la Société, pour le calcul de sa prime de gestion renonçait à la part complémentaire de 0,25 % sur les recettes d'exploitation dépassant 250 millions (exclusion faite des produits des fonds placés) de sorte que le taux de la prime de gestion fût uniformément fixé à 0,75 %.

2° A partir du 1^{er} Janvier 1924, sur la portion de la prime d'économie dépassant 0,85 % des recettes, elle renonçait à porter au compte de sa rémunération :

a) Le 1/4 de la partie de la prime d'économie comprise entre 0,85 % et 0,90% de la recette ;

b) La moitié de la partie de la prime d'économie comprise entre 0,90 % et 0,95 % de la recette ;

c) Les 3/4 de la partie de la prime d'économie dépassant 0,95 % de la recette.

3° A partir du 1^{er} Janvier 1924, elle renonçait à imputer sur les dépenses qu'elle doit supporter conformément à l'alinéa premier pour la rémunération afférente au Conseil d'Administration (non compris les tantièmes) aux Commissaires des comptes et au personnel dirigeant (non compris les versements à la Caisse des retraites), une dépense totale supérieure à 45 % des primes de gestion et d'économie réduites comme il est dit ci-dessus.

La nouvelle formule différait de celle qui était contenue dans la convention du 20 Septembre 1920 sur trois points :

1° Le taux de la prime de gestion était fixé uniformément à 0,75 % alors qu'un taux de 1 % était prévu antérieurement pour les recettes inférieures à 250 millions.

2° La Société acceptait sur sa prime d'économie 0,04 (R — 0,65 D) les abattements qui ont été énumérés ci-dessus (en fait, ces abattements ne sont intervenus que d'une façon insignifiante en 1924 et n'ont joué en aucune façon en 1925).

3° Une proportion était établie pour limiter la rémunération du personnel dirigeant.

Le nouveau système avait cherché à garantir dans la plus grande mesure possible la rémunération de la Société contre la dévaluation de l'unité monétaire. Mais l'autorité supérieure fit observer que la

réforme n'était pas complète. Le Conseil Général des Ponts et Chaussées fit remarquer également que si l'affermage avait donné des résultats très satisfaisants au point de vue technique, le déficit de l'exploitation restait néanmoins élevé. Aussi le décret du 2 Septembre 1925 n'a approuvé l'application de l'avenant du 7 Février 1925 que jusqu'au 31 Décembre 1926 et, une dépêche du Ministre des Travaux Publics au Préfet de la Seine en date du 21 Octobre 1925, résumant les critiques, demandait qu'on recherchât une nouvelle formule : « Il n'apparaît pas, en effet, dit la dépêche, que dans l'ordre financier, des efforts suffisants aient été faits pour réduire le déficit au moyen de la compression des dépenses. Par le jeu des primes de gestion et d'économie, la Compagnie est plus intéressée à l'accroissement de la recette brute qu'aux bénéfices réalisés. Elle peut même être incitée, pour obtenir une recette supplémentaire, à engager des dépenses dépassant de 50 % le montant de la recette. »

« Le correctif apporté par le Conseil Général de la Seine à la formule de la prime d'économie, loin d'atténuer cet inconvénient, l'aggrave, puisqu'il a pour effet de désintéresser de plus en plus la Société. La formule devrait être rectifiée dans des conditions telles que, quand le rapport des dépenses aux recettes augmente, la prime de l'exploitant aille en diminuant. »

Un décret du 20 avril 1927 a approuvé l'avenant du 30 Novembre 1926, modifiant les articles 21, 22

et 23 de la convention d'affermage du 20 Septembre 1920: Cette approbation a été donnée sous le bénéfice des engagements souscrits dans une lettre du 7 Mars 1927, par la Société des T.C.R.P.

Les modifications apportées à la convention, tant par l'avenant que par la lettre sus-visée, sont les suivantes :

1° Une somme forfaitaire annuelle de 83 millions de francs est inscrite au compte des charges financières et représente :

a) Les annuités d'intérêt et d'amortissement servies aux compagnies exploitantes ;

b) Les annuités d'apurement du compte de guerre ;

c) Les annuités d'intérêt et d'amortissement des emprunts contractés à ce jour par le Département de la Seine en vue de pourvoir aux dépenses de premier établissement.

2° Les annuités d'intérêt et d'amortissement des nouvelles sommes que le Département mettra à la disposition des transports pour travaux de premier établissement seront calculées à forfait à raison de 10 % du capital pendant trente années.

3° En ce qui concerne la rémunération de la S.T.C.R.P., elle se compose dorénavant :

a) d'une somme de 2.700.000 frs inscrite au compte d'exploitation, à titre de remboursement forfaitaire des frais généraux à la charge de la S.T.C.R.P. et notamment des traitements fixes du personnel dirigeant, du Conseil d'administration et des commissaires des comptes.

Cette allocation varie dans la même proportion que les traitements des catégories supérieures du personnel de la Préfecture de la Seine au 1^{er} Janvier 1926.

b) d'une somme de 6 % du montant du capital-actions à titre de loyer de l'argent engagé.

c) d'une prime de bonne gestion calculée d'a-

près la formule : $P = 0,009 R \frac{R}{D}$

dans laquelle R représente la totalité des recettes d'exploitation, D représente la totalité des dépenses d'exploitation et les charges financières forfaitaires ci-dessus visées.

La prime de bonne gestion de $0,009 \frac{R^2}{D}$ sera réduite, jusqu'à concurrence d'un maximum de 20 %, d'un pourcentage variant en fonction du rapport du déficit sur les recettes.

Ce pourcentage sera de : $0,5 \frac{(D-R)}{R}$

Pour la détermination du déficit donnant lieu à abattement, les dépenses D et les recettes R, admises en compte, seront celles servant au calcul de la prime de bonne gestion.

La prime de bonne gestion deviendra donc :

$$P' = P \left(1 - 0,5 \frac{(D-R)}{R} \right)$$

Lorsque la prime de bonne gestion dépassera 5 millions, elle sera diminuée de :

2/10 pour la partie de 5 à 8 millions

3/10 » de 8 à 10 millions.

4/10 » audessus de 10 millions.

4° Il sera procédé au partage du montant de la réserve légale et de la réserve pour reconstitution du cautionnement existant à la date du 1^{er} Janvier 1927.

5° La Société a déclaré enfin dans sa lettre du 7 Mars 1927, que les taux de rémunérations variables attribuées au personnel dirigeant continueraient à être fixés de manière que l'ensemble des traitements fixes n'excède normalement pas les 2/3 de l'ensemble des rémunérations totales de ce personnel.

*
* *

Après son adoption, et bien qu'elle marquât un progrès, la formule $P = 0,009 \frac{R^2}{D}$ suscita les mêmes

critiques que les formules précédentes. On a objecté qu'elle incitait l'exploitant à faire des dépenses inutiles pour augmenter ses primes. Cette déduction incontestablement exacte au point de vue mathématique, trouvait-elle sa confirmation dans la réalité ?

De la réponse à cette question dépend l'appréciation qu'on peut porter sur l'affermage. Ce régime doit théoriquement, en effet, rémunérer l'exploitant en fonction de ses efforts ; s'il est difficile en pratique d'atteindre ce but, l'application de la formule ne saurait en tous cas permettre au régisseur de se désintéresser de la bonne gestion du service public dont il a la charge.

L'accomplissement de la tâche dévolue à l'entreprise des transports comprend :

1° L'achat des marchandises, des produits et objets de consommation.

2° Le recrutement et l'utilisation du personnel.

3° La consommation des marchandises et des produits nécessaires au bon entretien et à la marche régulière des voitures.

4° La mise en circulation des voitures en vue d'assurer le transport des voyageurs dans les meilleures conditions.

Les trois premiers points (achat des marchandises, des produits et objets de consommation, recrutement et utilisation du personnel, consommation des marchandises) n'ont aucune influence directe sur les recettes, et se traduisent par l'augmentation des dépenses D . Or, R et par suite R^2 étant fixes, toute dépense D entraîne évidemment une diminution de la prime P . Il est incontestable qu'ici la formule joue normalement et que la Société a intérêt comme le département à réduire le plus possible les dépenses résultant de l'achat, de la consommation de fournitures et de l'emploi de la main-d'œuvre.

Si, au contraire, la mise en circulation des voitures est source de dépenses, elle procure également des recettes. Dans ces conditions, l'exploitant peut-il avoir intérêt à créer des services nouveaux ou à renforcer des services existants d'une façon injustifiée en vue de se procurer par le jeu de la formule un supplément appréciable de primes ?

En ce qui concerne la création de lignes nouvel-

les, il faut remarquer que la Société n'a pas la maîtrise du réseau et ne peut créer aucune ligne nouvelle sans une décision du département qui doit également faire les acquisitions nécessaires de matériel fixe et roulant pour assurer l'exploitation.

L'influence de la mise en service de lignes nouvelles sur les primes de la Société ressort nettement des résultats obtenus sur l'ensemble des lignes d'omnibus automobiles créées dans des zones non desservies de la banlieue.

Du début de l'affermage jusqu'au 31 Décembre 1926, il a été créé en banlieue les 16 lignes ci-dessous :

EA	Le Bourget-Dugny-Drancy	14 Mai 1922
EB	Gare de St-Maur-Place de la Pie.	1 ^{er} Avril 1923
EC	Gare de Saint-Maur-Créteil-Pont de Chennevières.	1 ^{er} Mars 1924
ED	Villeneuve la Garenne-Saint-Denis (Hôpital)	20 Avril 1925
EF	Villeneuve la Garenne-Saint-Denis (Mairie)	20 Avril 1925
EG	Porte de Neuilly-Porte de St-Ouen.	20 Avril 1925
EH	Vitry (Place Cavé)-Vitry (Gare).	7 Avril 1925
EI	Suresnes (Mairie)-Pont de Neuilly.	20 Avril 1925
EJ	Petit Clamart-Clamart (Mairie).	20 Avril 1925
EK	Pantin (Mairie)-Pte de la Villette.	24 Avril 1925
EL	Cœuilly-Champigny (Mairie).	15 Août 1925
EM	L'Hay-les-Roses-Malabry.	24 Avril 1925
EN	Le Bourget-Noisy-le-Sec.	28 Mai 1925
EO	Porte de la Villette-La Courneuve.	27 Avril 1925

EQ La Boissière-Montreuil (Mairie). 29 Mars 1926
 ER Croix-de-Chavaux-Porte de Vincennes.

29 Mars 1926

ES Boulogne (Sèvres-Galliéni)-Pte de Saint-Cloud
 16 Avril 1926

ET Créteil (Gde Rue)-St-Maur (Gare), 1^{er} Sept. 1926

Ces lignes ont produit en 1926 :

Une recette de Frs 2.420.000

Une dépense d'exploitation de... Frs 4.220.000

soit un coefficient d'exploitation égal à 57,35 %.

Les charges financières annuelles de ces lignes se sont élevées à 260.000 francs.

Le tableau ci-dessous montre quelle aurait été la rémunération totale de la Société au cas où n'auraient pas été créées les 18 lignes ci-dessus énumérées :

	Rémunération totale de la Société		Influence de l'existence des 18 lignes d'om- nibus extra-muros sur la rémunération	
	Cas de l'existence des 18 lignes d'O.A. extra-muros	Cas de la non exis- tence des 18 lignes d'O.A. extra-muros	Absolue	o/o
Recettes totales.	550.000.000	547.580.000		
Dépenses d'ex- ploitation ..	550.000.000	545.780.000		
Charges finan- cières	83.000.000	82.740.000		
Rémunération totale de la Société	10.881.000	10.873.000	+8.000 f.	+0,07

Quant au renforcement des services existants, il importe pour mesurer ses répercussions possibles, d'examiner toutes les hypothèses qui peuvent se pré-

senter. A cet égard, les lignes d'omnibus et de tramways d'un réseau peuvent se classer en trois grandes catégories :

1° Lignes dont le service est bien adapté au trafic ;

2° Lignes dont le service est insuffisant ;

3° Lignes à grandes variations de trafic.

Dans le premier cas, le service effectué sur la ligne est tel qu'à toute heure, les voyageurs trouvent de la place ; aux heures de charge, les voitures sont pleines, aux autres heures, l'occupation des voitures est satisfaisante. Le coefficient d'exploitation est par conséquent très bon.

Il est bien évident que, sur une ligne exploitée dans ces conditions, la mise en service de voitures supplémentaires sera improductive. La fréquence sur de telles lignes est déjà très serrée, et ce n'est pas un gain de 30" ou même de 1 minute qui pourra attirer de nouveaux voyageurs. A une augmentation du service ne correspondra qu'une recette supplémentaire infime.

Donc, dans ce cas, l'intensification du service diminuerait la prime et serait ainsi contraire à l'intérêt de l'exploitant.

En ce qui concerne les lignes dont le service est insuffisant, le nombre de places offertes étant inférieur au nombre des voyageurs à transporter, la mise en service de nouvelles voitures répond à un besoin des usagers et dans cette limite ne modifie pas le coefficient d'exploitation. Cette limite atteinte, on retombe dans le cas précédent.

Enfin, sur les lignes à grandes variations de trafic, la difficulté pour la Société est d'avoir à transporter, à certaines heures, un grand nombre de voyageurs dans des laps de temps très réduits alors qu'aux autres heures de la journée le trafic est très peu important. Si l'on admet que l'exploitant doit transporter tous les voyageurs, son rôle se borne à une adaptation aussi parfaite que possible des services au trafic. Dans ce cas également, l'exploitant a toujours intérêt à transporter tous les voyageurs avec le minimum de voitures. Toute voiture supplémentaire ne pouvant lui apporter qu'un nombre infime de voyageurs nouveaux.

En aucun cas, l'exploitant ne peut espérer par une augmentation injustifiée des dépenses, se procurer un supplément de rémunération.

*
* *

La seconde modification apportée à la convention d'affermage concerne le compte des charges financières. Comment est-on arrivé à fixer, ainsi que nous l'avons vu, à 83 millions, la somme forfaitaire annuelle à porter à ce compte. Suivant l'article 21, ce compte comprenait, outre les annuités servies aux compagnies anciennes comme prix du rachat et les annuités destinées à l'apurement des comptes de guerre, « les annuités d'intérêt et d'amortissement des emprunts contractés par le Département de la Seine, en

vue de pourvoir aux dépenses de premier établissement... ».

Après la guerre, l'exécution des travaux de remise en état et de travaux neufs qui ne pouvait plus être différée, comportait des dépenses trop considérables pour être imputées au budget ordinaire du Département déjà surchargé par l'augmentation des dépenses normales. La création de centimes additionnels aux contributions directes n'étant pas possible, le Conseil Général dut recourir à l'emprunt. Dans sa séance du 13 Juillet 1921, il décida le prélèvement d'une somme de 100.000.000 de francs sur les fonds d'un emprunt de 500.000.000 effectué par l'intermédiaire du Crédit Foncier de France, suivant traité du 4 Mai 1921, au taux d'intérêt de 8 %, amortissable en 50 ans (l'annuité d'intérêt et d'amortissement équivalait ainsi à 8,1616 % du capital de l'emprunt).

Cette délibération du 13 Juillet 1921 a été complétée par une délibération du 30 Décembre 1921. Celle-ci a modifié la répartition des dépenses à engager pour l'exécution des travaux neufs et a fait emploi d'une somme de 2.500.000 francs devant être versée par la Ville de Paris au Département de la Seine à la suite d'un règlement de comptes avec la Compagnie des Tramways de l'Est-Parisien.

Cette somme de 100.000.000 de francs a permis l'exécution des travaux suivants :

A. — TRAVAUX NEUFS

1.	Voies ferrées	12.709.900	»
2.	Installations électriques . . .	3.533.700	»
3.	Remplacement et augmen- tation de matériel roulant des tramways	16.680.000	»
4.	Aménagement de dépôts et achat d'outillage pour les tramways	485.000	»
5.	Augmentation du matériel roulant des Omnibus	14.938.950	»
6.	Aménagement de dépôts et achat d'outillage pour les Omnibus	86.000	»
7.	Améliorations à réaliser en complément et installa- tions diverses sur TWS et OA	2.691.700	»
8.	Bâtiments	5.703.220	»
9.	Etudes et essais divers	1.046.000	»
10.	Travaux divers	1.586.000	»
			60.463.470 »

B. — TRAVAUX DE REMISE EN ÉTAT

11.	Voies ferrées	20.620.140	06
12.	Installations électriques ..	3.964.000	»
13.	Matériel roulant Tramways et Omnibus	8.156.500	»
14.	Bâtiments	2.709.700	»
15.	Bateaux	3.176.500	»
			38.626.840 06

C. — IMPRÉVUS ET DIVERS

16.	Imprévus et divers	909.689	94
-----	--------------------------	---------	----

RÉCAPITULATION

A.	Travaux neufs	60.483.470	»
B.	Travaux de remise en état	38.626.840	06
C.	Divers	909.689	94

La limitation à 100.000.000 de francs des sommes affectées aux transports en commun ne présentait pas seulement l'avantage de ménager les intérêts des autres parties du domaine du Département dont l'entretien avait également été négligé pendant la guerre ; elle était opportune en raison des difficultés auxquelles se heurtaient à cette époque toutes les entreprises sujettes aux variations des prix des matériaux. Mais elle était insuffisante.

D'après les évaluations faites, les travaux de remise en état et d'extension du réseau, auraient absorbé en effet la totalité de l'emprunt de 500.000.000 de francs. Il importait donc de trouver une somme d'environ 400 millions de francs.

Cependant l'émission d'un nouvel emprunt sur le marché français présentait des difficultés. Une loi était nécessaire pour autoriser le département à l'effectuer en France, et la procédure parlementaire était par sa lenteur incompatible avec la nécessité urgente des travaux. D'autre part, en raison du taux élevé de l'argent sur le marché intérieur (supérieur à 8 1/2 %) la charge financière de l'emprunt eût été très lourde. Aussi sembla-t-il préférable de recourir aux dispositions de la loi du 29 septembre 1919 d'après laquelle les départements et communes peuvent être autorisés par simple décret rendu en Conseil d'Etat à émettre des obligations à l'étranger, pourvu que la durée de l'emprunt ne dépasse pas 30 ans et que les titres ainsi émis exempts d'impôts ne soient pas négociables en France.

Cette solution eut l'approbation du Ministère des Finances, et à la suite d'une délibération du Conseil Général de la Seine du 24 décembre 1921, le Département de la Seine fut autorisé par décret du 14 janvier 1922, à émettre à Londres et à New-York deux emprunts, jusqu'à concurrence l'un de 3 millions de livres, en obligations à 7 % remboursables en 30 ans, l'autre de 27 millions de dollars en obligations à 7 % remboursables en 20 ans. Les emprunts pouvaient être contractés de gré à gré à la condition que le taux de revient de l'ensemble de l'opération n'excédât pas 8,485 %. L'article 2 du décret portait : « La charge annuelle de l'emprunt sera inscrite au compte spécial des charges financières de l'exploitation des transports en commun de la région parisienne. En cas d'insuffisance des ressources de l'exploitation, le service de l'emprunt sera assuré par les ressources générales du budget départemental ».

Conformément à cette autorisation, le Département a émis deux catégories d'obligations au porteur, pour un montant respectif de 3 millions de livres et de 25 millions de dollars, à 7 %, remboursables l'une en 27 années et l'autre au bout de 20 ans. Les obligations ont été cédées à des banques de Londres et de New-York à 87,50 % en ce qui concerne les premières et à 85,25 % en ce qui concerne les secondes. Le Département a encaissé de ce chef 2.625.000 livres et 21.312.500 dollars qu'il a convertis peu de temps après en francs. Au total le produit a été de 366.450.398 frs 23.

Les travaux exécutés ont été les suivants :

<i>Travaux neufs</i>	Opérations dotées	Opérations non dotées
1. Voies ferrées	52.445.099 25	2.630.000 »
2. Installations électriques	18.751.500 »	764.000 »
3. Augmentation du matériel roulant, tramways	71.110.000 »	1.500.000 »
4. Aménagement des dépôts de tramways	sdrétu cmfhy p u 1.329.500 »	175.000 »
5. Augmentation du matériel roulant omnibus	16.256.500 »	»
6. Aménagement des dépôts d'omnibus	11.954.634 »	565.000 »
7. Améliorations sur tramways	8.754.328 »	1.040.000 »
8. Bâtiments	36.013.100 »	205.000 »
9. Etudes et essais divers	1.787.500 »	205.000 »
10. Travaux divers	1.650.000 »	»
Total	210.052.161 25	7.084.000 »

Remises en état

11. Voies ferrées	111.940.000 »	
12. Installations électriques ..	4.717.000 »	
13. Matériel roulant tramways..	20.454.050 »	
14. Bâtiments	5.203.700 »	
15. Bateaux	3.182.000 »	
Total	145.496.750 »	
ENSEMBLE	362.632.911 25	
Divers	3.817.486 98	
Total	366.450.398 23	

Au moment de l'émission, alors que les cours moyens de la livre et du dollar étaient respectivement de 50 et 11 francs, environ, les conditions d'émission ont été telles que le taux de revient ressortissait au taux fixé par le décret approubatif.

Mais, la hausse des cours de la livre et du dollar déclanchée en 1919 lors de la dénonciation de la solidarité financière interalliée, s'est poursuivie, ainsi que nous le montre le tableau suivant, sous l'influence de l'inflation durant les années suivantes. Elle a eu pour résultat de rendre de plus en plus lourde la charge de ces emprunts.

COURS DE LA LIVRE STERLING

Mois	Londres au pair, 1 livre sterling = 25 2215						
	1920	1921	1922	1923	1924	1925	1926
Janvier	43.05	58.05	51.176	69.74	91.192	88.38	128.79
Février	48.17	54.07	50.00	76.48	97.508	90.83	132.40
Mars	51.90	55.975	48.59	74.87	93.165	91.96	135.81
Avril	63.86	54.36	47.89	69.867	71.166	92.09	143.68
Mai	56.47	47.44	48.77	69.699	75.624	94.96	155.06
Juin	49.92	46.805	50.94	73.294	82.507	102.74	165.92
Juillet	47.52	46.52	53.92	77.781	85.447	105.22	199.63
Août	50.55	47.12	55.81	80.712	82.527	103.35	172.11
Septembre	52.21	51.08	57.87	77.833	84.101	102.81	170.07
Octobre	53.24	53.47	59.81	76.018	85.797	110.66	165.55
Novembre	57.38	55.29	65.53	79.641	87.347	124.00	141.17
Décembre	59.01	53.07	63.80	82.927	85.9275	128.95	122.86

COURS DU DOLLAR

Mois	New-York au pair, 1 dollar = 5,1826						
	1920	1921	1922	1923	1924	1925	1926
Janvier	11.69	15.64	12.25	14.98	21.388	18.57	26.52
Février	14.27	13.96	11.51	16.30	22.650	19.00	27.23
Mars	14.04	14.18	11.11	15.94	21.702	19.17	27.95
Avril	16.21	13.84	10.855	15.018	16.37	19.25	29.56
Mai	14.68	11.97	10.93	15.062	17.349	19.54	31.93
Juin	12.63	12.37	11.455	15.878	19.107	21.14	34.12
Juillet	12.27	12.79	12.13	16.975	19.573	21.61	40.96
Août	13.99	12.92	12.59	17.695	18.361	21.32	35.42
Septembre	14.84	13.72	13.055	17.142	18.84	21.20	35.05
Octobre	15.32	13.825	13.58	16.809	19.114	22.78	34.15
Novembre	16.71	13.93	14.785	18.190	18.956	25.66	29.12
Décembre	15.90	12.79	13.75	19.020	18.517	26.36	25.33

Les charges résultant des emprunts ont été les suivantes :

Années	Charges de la partie de l'emprunt départemental de 500 millions affecté au transport		Charges de l'emprunt Anglo-Américain	
1921....	1.874.127	35		»
1922....	6.488.253	86	21.435.254	56
1923....	7.452.413	35	30.598.455	40
1924....	7.102.960	74	38.646.541	85
1925....	7.102.906	74	67.213.729	62
1926....	9.246.911	81	101.108.857	»

Ce tableau montre que si les charges de l'emprunt français tendaient à être constantes, celles de l'emprunt anglo-américain suivaient naturellement l'ascension de la livre et du dollar.

L'inscription de ces sommes au compte des charges financières, conformément à l'art. 21 de la convention devait faire naître une controverse entre la S.T.C.R.P. et le Département. Elle entraînait, en effet, une réduction de la rémunération de la S.T.C.R.P., réduction proportionnelle à la dépréciation de la monnaie française.

Au début de 1926, alors que la crise des changes était à son maximum, la S.T.C.R.P. réclama la partie de la rémunération qui aurait dû lui revenir si les annuités d'emprunts inscrites au compte des charges financières, avaient été calculées d'après le cours des changes au moment de l'émission des emprunts.

Dans quelle mesure la prétention de la S.T.C.R.P. était-elle fondée ? Le Département ne pouvait

valablement soutenir que chaque annuité serait calculée proportionnellement à la valeur des devises étrangères à chacune des échéances, car cela revenait à dire que les annuités sujettes à inscription au compte avaient été stipulées en dollars ou en livres ; l'opération eût été exactement la même si, dès le début, il avait été convenu entre le Département et la Société que celle-ci inscrirait au compte, chaque année, un nombre déterminé de livres ou de dollars.

Or, selon l'opinion unanime des juristes, et d'après une jurisprudence quasi constante qui remonte à une décision de la Cour de Cassation en date du 11 février 1873 (1), les conventions de ce genre sont nulles entre Français, comme portant atteinte à la législation relative au cours forcé établi par la loi du 12 août 1870, art. 2, reproduite par l'article 3 de la loi du 5 août 1914.

Il ne peut être dérogé par des conventions particulières à cette disposition prise dans un intérêt d'ordre public.

Enfin, en se reportant à l'article 21 de la convention d'affermage, on constate que le compte des charges financières doit supporter « les annuités » d'intérêt et d'amortissement des emprunts contractés par le Département de la Seine en vue de pourvoir aux dépenses de premier établissement.

Or, le mot « annuités » implique que la charge de la Société doit rester uniforme. « A la différence

(1) Sirey, 1873, I, 17 ; Dalloz, 1873, II, 177.

de l'amortissement qui est le plus souvent variable dans sa quotité, l'annuité est ordinairement constante » (2).

Aussi bien après une courte résistance l'Administration préfectorale se rallia à la stabilisation des charges financières de rachat et des emprunts contractés jusqu'alors par le Département. L'annuité constante fut fixée à 83 millions par le Conseil Général dans sa séance du 10 juillet 1926, en se fondant sur les chiffres ci-après :

Annuités de rachat et d'amortissements des comptes de guerre ..	39.700.000
Emprunts divers	9.300.000
Emprunt Anglo-Américain stabilisé au cours d'émission	34.000.000
	83.000.000

Nous avons vu que l'article 23 a été modifié en conséquence.

(2) Carpentier et Frèrejouan du Saint, Répertoire du Droit Français, 1^{re} annuité, n° 5.

CHAPITRE IV

LES RÉSULTATS DE LA RÉGIE INTÉRESSÉE

Pour être vraiment utiles à la collectivité, les moyens de transport sont tenus de présenter un certain nombre de qualités : ils doivent être rapides, fréquents, réguliers, confortables, offrir une capacité suffisante et coûter un prix modique.

La modicité du prix, condition essentielle qui prime toutes les autres, est nécessairement dominée par la recherche de l'équilibre budgétaire de l'entreprise.

En principe, le tarif devrait donc être établi comme un prix de revient industriel c'est-à-dire en divisant l'ensemble des dépenses par le nombre des unités à vendre : les dépenses comprenant principalement les charges financières : main-d'œuvre, matières premières, énergie électrique, carburant, impôts ; l'unité à vendre étant la place kilométrique. En pratique l'établissement du tarif donne lieu à un calcul un peu plus compliqué, du fait que l'industrie des transports diffère de la plupart des

autres entreprises sur un point essentiel : le stockage des marchandises y est impossible. Toute place doit être occupée durant le temps qu'elle est offerte, sinon elle est perdue. Ainsi, le tarif normal sera le produit du prix de revient de la place offerte par le coefficient d'occupation des places. Plus ce coefficient sera élevé, plus le prix des places pourra être abaissé.

Le tarif calculé normalement pourra d'ailleurs atteindre un taux tel qu'il interdise l'accès des voitures aux membres des classes laborieuses. Or, d'une part, il n'est pas possible de demander au travailleur, pour son transport, une somme hors de proportion avec ses ressources, et d'autre part, on peut également considérer que les moyens de transport sont une source de richesse qui ne profite pas exclusivement aux usagers, mais à tous. Maître des lignes et des tarifs, en vertu de la Convention d'affermage, le Conseil Général s'est inspiré de ces considérations ; il a mis à la charge de la collectivité une fraction des dépenses des transports pour pouvoir abaisser le tarif normal.

L'augmentation de la vitesse, la fréquence et la régularité du service, l'accroissement du confort, dépendent de l'importance et de l'agencement du matériel. Ils dépendent aussi du nombre des arrêts qui ne doivent pas être multipliés sans nécessité et, dans une certaine mesure, des solutions apportées aux problèmes de la circulation. La diffusion de l'automobile, en augmentant, considérablement l'utilisation des chaussées, a soulevé, à Paris, des questions

particulièrement complexes auxquelles des palliatifs seuls ont été apportés : organisation du sens unique, création de refuges, etc.

Au point de vue des tarifs et de la valeur technique du matériel, les conventions de 1910 présentaient par rapport aux précédentes, ainsi que nous l'avons vu, un certain nombre d'innovations heureuses. C'est à l'adoption d'un tarif par sections, à la suppression des impériales, à la généralisation de la traction automobile, notamment, que sont dus les excellents résultats obtenus par les diverses compagnies concessionnaires pendant les années qui précédèrent immédiatement 1914.

Les effets de la guerre sur les entreprises des transports, furent si désastreux, aussi bien dans le domaine financier que dans le domaine technique, que le département de la Seine, pour assurer la continuité du service public, dut racheter les réseaux des compagnies. Mais cette opération onéreuse et l'adoption de la régie intéressée qui en fut la conséquence ne pouvaient immédiatement faire disparaître le déficit, ni assurer le transport des voyageurs dans de bonnes conditions.

*
* *

Au point de vue technique, les efforts de la S. T. C. R. P. devaient naturellement porter sur la quantité et la qualité des moyens de transport utilisés.

En ce qui concerne les tramways, l'effectif du matériel roulant était, à la date du 1^{er} Janvier 1921,

de 1762 motrices et de 836 attelages. Postérieurement à cette date, le rachat du réseau du chemin de fer du Bois de Boulogne (22 motrices, 43 attelages), du réseau du Chemin de Fer Paris-Arpajon (16 motrices, 29 attelages), du Réseau Ouest-Parisien (50 motrices, 12 attelages) portèrent ces chiffres à 1850 motrices et 920 attelages.

Parmi les voitures, beaucoup n'étaient plus utilisables. 194 motrices et 217 attelages durent être réformés. D'autres durent subir une revision complète. Celle-ci fut très compliquée en raison de la variété des types de matériel en service. Chaque concessionnaire utilisait un ou plusieurs modèles différents.

La réforme et le remplacement immédiat des anciens types de voitures auraient été trop dispendieux. L'unification qui s'imposait dut se faire progressivement et se poursuit encore à l'heure actuelle. Au 1^{er} Janvier 1921, il y avait 44 types de motrices et 28 types d'attelages ; au 1^{er} Janvier 1929, il n'existe plus que 31 types de motrices et 17 types d'attelages en service. Dès à présent un seul type de motrice et un seul type d'attelage ont été adoptés. La nouvelle motrice de tramway L représente sur les anciens types, un grand progrès technique. A égalité de places offertes (49) elle pèse 2 tonnes et demie de moins que le tramway à grand empattement (type G, de la C. G.O.), qui était le meilleur modèle en service avant le rachat. Elle ne pèse que 11 tonnes 1/2. L'appareillage du frein, beaucoup moins lourd, est aussi beaucoup plus énergique que l'ancien système. La

légèreté, ainsi que les dispositions de construction de ce nouveau véhicule, permettent de faire d'importantes économies sur la consommation d'énergie électrique et sur l'usure des bandages de roues et des voies.

En ce qui concerne les attelages, le type AS, réversible, a été adopté.

Pour répondre au besoins croissants du trafic le nombre des véhicules a été augmenté chaque année, ainsi que le montre le tableau ci-dessous :

Désignation du matériel construit	ANNEES							Ensem- ble
	1921	1922	1923	1924	1925	1926	1927	
Motrices	11	33	72	190	268	10	»	584
Attelages	5	100	50	27	73	»	5	260

La réfection des voies n'était pas moins urgente que celle du matériel. Le mauvais état des voies est, en effet, une cause de troubles multiples (déraillements, avaries aux appareils de traction, incidents électrolytiques ; etc...) d'où résultent des pannes nuisant à la circulation générale et au bon fonctionnement des services. D'autre part, la trépidation et les secousses résultant des défauts des voies ont une répercussion fâcheuse sur les organes du matériel dont ils provoquent l'usure plus rapide. Les voies nouvelles ont été équipées en trolley, moins esthétique mais aussi moins coûteux que le caniveau.

Dési- gnation	ANNEES							En- semble
	1921	1922	1923	1924	1925	1926	1927	
Nombre de kilom. de voies remises en état	32	148	112	85	86	76	38	577
Nombre de kilom. de caniveau achevés...	3	2.500	4	3	0.500	1.350	0.500	14.850
Nombre de kilom. de voies neuves sous trolley....	»	16	30	31	16	10	12.5	115.500

Le réseau des tramways de la S. T. C. R. P. qui comprend maintenant 700 kms de voie simple parcourus quotidiennement par 2.500 voitures exige une fourniture d'énergie très variable selon les heures. La consommation annuelle d'énergie comptée sur les lieux d'utilisation pour l'année 1928 s'élève à 100 millions de kilowatts-heure environ. Cette puissance est empruntée principalement à la grande Centrale de l'Union d'Electricité, à Gennevilliers, et accessoirement aux Usines plus anciennes de Saint-Denis et de Vitry.

Un réseau de câbles triphasés à 13.500, 10.500 et 5.000 volts relie ces Usines aux 35 Sous-Stations réparties dans Paris (11) et en banlieue (24).

Les Sous-Stations, équipées de commutatrices, fournissent du courant continu à 600 volts aux li-

gnes aériennes (trolley) ou souterraines (caniveau) par l'intermédiaire de feeders souterrains.

*
* *

Pour les omnibus automobiles la réorganisation a été également très rapide.

Au 1^{er} Janvier 1921, leur effectif était constitué par 734 véhicules, la majeure partie provenant de matériel racheté aux armées et remis à neuf. Comme pour les tramways, on a dû augmenter leur nombre.

Désigna- tion	ANNEES							En- semble
	1921	1922	1923	1924	1925	1926	1927	
Construc- tion de voitures neuves ..	319	60	217	50	2	1	40	689

L'adoption d'un moteur plus économique, de carrosseries légères et l'augmentation de la capacité des voitures ont contribué à améliorer sensiblement le type de matériel. Sur les voitures ordinaires le nombre des places a été porté de 31 ou 35 avant la guerre à 38. Ce qui a eu pour effet de réduire le prix de revient de la place kilométrique.

Certaines voitures comportant, soit au milieu, soit à l'avant, une plateforme intérieure pour voyageurs debout offrent même 44 places. Enfin, sur un type d'omnibus à 6 roues qui, en raison de ses dimensions, ne peut être utilisé que dans les artères larges à grand trafic, la capacité a été portée à 48

places. Un autre type d'omnibus comportant 50 places de 2^e classe circule sur l'itinéraire de l'ancien funiculaire de Belleville.

Par ailleurs, en vue de réduire encore le prix de revient de la place kilométrique, la S.T.C.R.P. a mis en service, sur les lignes de banlieue à faible trafic, des voitures à 25 places exploitées à l'aide d'un seul agent faisant office de machiniste et de receveur.

En outre, de nombreuses améliorations ont été mises à l'étude, notamment la substitution des pneumatiques aux bandages pleins. Le Comité Consultatif des Transports a également retenu le 28 Novembre 1926 un nouveau type d'omnibus à 38 places sur châssis surbaissé. Quelques voitures de ce type sont maintenant en service. Elles présentent comme principale particularité de permettre l'accès direct à la **plateforme arrière** sans marchepied. La montée et la descente des voyageurs est ainsi facilitée et il en résulte un gain de temps pour le service.

Le matériel du réseau est remisé dans 30 dépôts de tramways et 13 dépôts d'omnibus. A chacun de ces dépôts sont annexés des ateliers d'entretien et de réparation. Depuis 1921, deux dépôts d'omnibus ont été construits : les Dépôts de Mozart et de Levallois, pouvant contenir respectivement 49 et 120 voitures.

De nouveaux bureaux et abris ont été installés sur la voie publique pour la commodité des voyageurs.

C'est également pour la commodité des voyageurs qu'un nouveau type de plaques de points d'arrêt a été adopté comme mode de signalisation des arrêts. Ces plaques indiquent la dénomination de l'arrêt, le numéro des lignes, leur sectionnement, les principaux points qu'elles desservent.

Le matériel racheté à la Compagnie des Bateaux Parisiens comprenait 63 bateaux divers :

31 bateaux série A

28 — type express

2 — type express agrandi

1 — de sauvetage

1 remorqueur.

Indépendamment d'installations sur le fleuve (escaliers de quai, tableaux indicateurs, chaînes d'amarrage des pontons, garde-corps, etc...) le matériel comportait 70 pontons de longueur différente et 123 passerelles.

Après la prise de possession, la remise en état du matériel acheté fut commencée le 13 Avril 1921. Au 1^{er} Janvier 1928, 54 bateaux à voyageurs étaient en service.

La longueur totale des parcours exploités par l'ensemble des services des bateaux est de près de 40 kilomètres.

Des services réguliers de bateaux à voyageurs sont établis entre Maisons-Alfort et Suresnes, du 15 Mars au 1^{er} Novembre, entre 8 h. et 18 h. 30. En outre, des services spéciaux ont lieu pendant les belles soirées d'été entre l'Hôtel de Ville et Suresnes.

Le tableau ci-après indique l'effectif du matériel d'exploitation au 31 Décembre 1927 :

TRAMWAYS ÉLECTRIQUES		MATÉRIEL TRACTION A VAPEUR (Arpaïon)					OMNIBUS AUTOMOBILES				BATEAUX		
Motrices	Alliages	Locomotives	Wagons à voyageurs	Wagons marchandises	Pourgons bagages	Automotrices à essence	à 2 roues	à 4 roues	Type express	Ateliers	Soloaux	Sauvignin	Pont-de-
2287	276	19	70	123	12	2	1.304	51	20	22	53	2	68

118 lignes de tramways, 103 lignes d'omnibus automobiles, un chemin de fer sur route et un service de bateaux constituent actuellement le réseau de la S.T.C.R.P.

La longueur des lignes de tramways atteint environ 1100 kilomètres avec 700 kilomètres de voie ferrée, la longueur des lignes d'omnibus est de plus de 600 kilomètres.

Ce matériel est soigneusement entretenu et le nombre des avaries a été en constante diminution. Il a varié comme suit (pour 10.000 kilomètres-voitures) :

	Tramways	Omnibus
1921	2.69	1.14
1928	0.86	0.12

C'est-à-dire qu'au cours de l'année 1928, il a été constaté :

1 avarie par 10.500 kilomètres-tramways.

1 avarie par 91.000 kilomètres-autobus.

La mise en circulation de nouvelles voitures ainsi que les perfectionnements techniques apportés au matériel ont permis le prolongement de li-

gnes anciennes ou la création de lignes nouvelles. Du 1^{er} Janvier 1921 au 1^{er} Janvier 1929, 14 lignes de tramways et 49 lignes d'omnibus automobiles ont été créées, 40 lignes de tramways et 45 lignes d'omnibus automobiles ont été prolongées.

*
* *

Cependant, les améliorations réalisées dans le domaine technique n'auraient pu produire tous leurs effets si elles n'avaient été accompagnées d'un perfectionnement des méthodes d'exploitation.

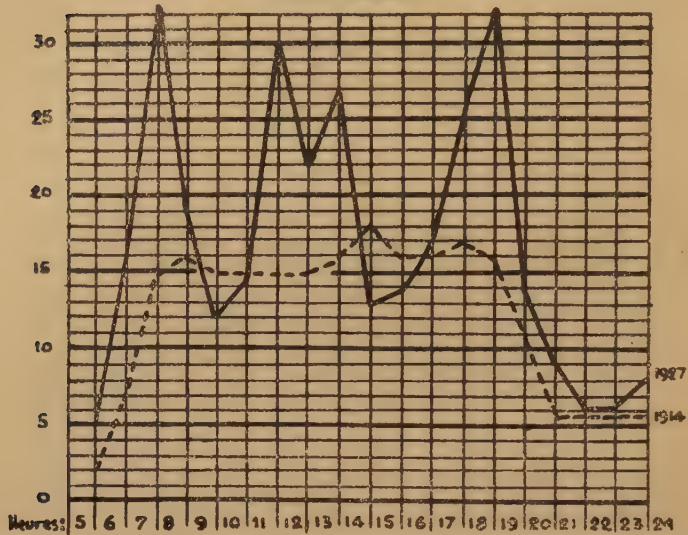
Tout d'abord, de nombreuses modifications de parcours ont permis une adaptation plus judicieuse des itinéraires aux courants de circulation.

D'autre part, la S.T.C.R.P. a cherché à faire correspondre le mieux possible le nombre de places offertes aux besoins du public. Ceux-ci diffèrent, non seulement, suivant les saisons, la température, les événements, mais encore au cours d'une même journée, suivant les heures. A cet égard, l'affluence coïncide avec les heures d'ouverture et de fermeture des usines et bureaux. C'est dire qu'elle n'a lieu, dans un temps donné, que dans un seul sens : le matin, vers le centre, le soir, vers la périphérie. On comprend que, dans ces conditions, une bonne adaptation du service au trafic présente de grandes difficultés. C'est pourtant là le critérium d'une bonne exploitation.

Aussi, la S.T.C.R.P. a naturellement porté son attention de ce côté. Le graphique ci-joint donne la

VARIATIONS DU NOMBRE DE DEPARTS SUIVANT LES HEURES
DE LA JOURNÉE

Ligne 24 CHARENTON(Seine) PL. DE LA REPUBLIQUE



comparaison du nombre de départs effectués en 1914 et actuellement aux différentes heures de la journée sur la ligne n° 24 « Maisons-Alfort-Charenton-Place de la République » dont le trafic est très variable. Alors qu'autrefois les variations du service dans la journée, de 7 à 20 h. étaient faibles, elles sont actuellement dans la même journée trois fois plus importantes aux heures de charge qu'aux heures de moindre trafic et 5 fois plus importantes que dans la soirée.

Par ailleurs, la S.T.C.R.P. a innové de façon heureuse en adoptant un mode de perception du prix des places plus simple et plus économique que celui qui était en vigueur.

Jusqu'à présent, la perception était effectuée à

l'aide de tickets détachés de blocs à souche remis aux voyageurs en échange du prix de leur place ; or, la manipulation des tickets et de la monnaie demandait du temps et obligeait le receveur à effectuer des opérations de comptabilité dont la totalisation et la vérification exigeaient en outre un personnel important.

Le système dont la S.T.C.R.P. poursuit, depuis le commencement de l'année 1928, la généralisation méthodique a pour but de faciliter la tâche du receveur et de permettre des économies de personnel en réduisant les opérations de comptabilité. Il comporte la vente préalable de carnets de tickets aux voyageurs. Chaque carnet contient 20 tickets de valeur égale, soit actuellement de 0,25. Pour payer sa place, le voyageur présente au receveur un nombre de tickets équivalent au prix du parcours qu'il veut effectuer. Le receveur annule ces tickets à l'aide d'un appareil d'un type spécial, appareil à la fois oblitérateur et enregistreur.

Sur les services ouvriers, la perception du prix des places a été facilitée par la création de cartes hebdomadaires. Avec le système des billets aller et retour, une perte de recettes assez importante se produisait dans les trains ouvriers du matin. Une délibération du Conseil Général en date du 23 Novembre a prescrit l'extension des cartes hebdomadaires ouvrières à toutes les lignes d'omnibus intra-muros sur lesquelles sont délivrés les billets d'aller et retour.

*
* *

Les résultats d'exploitation obtenus depuis le début de l'affermage ressortent très nettement des tableaux ci-après.

Le tableau suivant donne le nombre de kilomè-

RÉSEAUX (1)	1920	1921	1922	1923	1924	1925	1926	1927	VARIATIONS en % de 1927 par rapport à 1920
Tra et P.A.	79.598.090	90.822.074	93.302.043	99.375.804	99.816.172	102.790.625	101.857.469	102.519.545	+ 28,80 %
O. A.	22.072.911	35.219.214	43.210.540	50.270.827	54.218.808	53.501.626	53.830.726	53.892.078	+ 144,15 %
Réseaux ...	—	100.365	570.054	669.477	392.883	422.198	382.488	379.080	—
Totaux :	101.671.003	126.149.180	136.983.146	150.316.108	154.427.663	156.714.449	156.070.683	156.790.703	+ 54,21 %

(1) Y compris les réseaux du Chemin de fer de Paris à Orléans, du Chemin de fer du Bois de Boulogne et de l'Ouest-Parisien

tres-voitures parcourus annuellement de 1920 à 1927. Pour les tramways, on constate qu'il est passé de 79.598.090 kilomètres-voitures en 1920, à 102 millions 519.545 kilomètres-voitures en 1927, soit une augmentation de 28,80 %. Pour la même période, l'augmentation a été beaucoup plus forte sur les omnibus automobiles : 144, 15%. Le nombre des kilomètres-voitures étant de 53.892.078 en 1927, contre 22.072.911 en 1920.

Enfin, du tableau ci-après, il résulte que le

RÉSEAUX	1920	1921	1922	1923	1924	1925	1926	1927	VARIATIONS en % de 1927 par rapport à 1920
Tram et P. A.	605.778.933	636.365.516	635.599.912	664.897.609	723.153.749	730.279.679	689.364.710	685.446.982	+ 13,15 %
O. A.	165.984.957	246.874.430	290.146.147	337.503.838	356.639.851	344.800.563	339.453.602	329.441.596	+ 98,48 %
Bateaux		485.401	3.391.311	4.934.891	8.680.035	9.930.953	9.879.833	9.868.841	-
TOTAL	771.763.890	883.725.347	929.130.370	1.037.396.258	1.089.263.535	1.068.011.315	1.024.698.205	1.017.757.419	+ 31,87 %

nombre des voyageurs sur les tramways est passé de 605.778.933 en 1920 à 685.446.982 en 1927, soit une augmentation de 13,15 %. Ici encore l'augmentation a été plus forte pour les omnibus automobiles 98,48 %. Le chiffre des voyageurs s'est élevé de 165.984.957 en 1920 à 329.441.596. Ce tableau nous permet également de remarquer à partir de 1925, aussi bien sur les tramways, et sur les omnibus que sur les bateaux, un léger fléchissement du nombre des voyageurs qui est imputable à l'écart des tarifs entre les transports à la surface et les transports souterrains ; à la suite des relèvements, un certain nombre de Parisiens ont abandonné la S.T.C.R.P. pour le Métropolitain, où, surtout pour les longs parcours, le prix des places est moins élevé.

Le nombre des voyageurs transportés annuelle-

RÉSEAUX	1921	1922	1923	1924	1925	1926	1927	VARIATIONS en % de 1927 par rapport à 1921
Tramways et Réseau Arpajon.....	7,006	6,819	6,991	7,245	7,007	6,768	6,686	- 4,57 %.
Omnibus Automobiles.....	6,981	6,715	6,714	6,576	6,445	6,176	6,113	- 12,43 %.
Bateaux.....	4,835	5,949	7,371	6,831	6,942	7,529	7,568	+ 56,53 %.
ENSEMBLE.....	6,997	6,783	6,901	7,009	6,815	6,566	6,491	- 7,23 %.

ment au kilomètre-voiture à partir de 1921 est résumé dans le tableau ci-dessus.

*
* *

Si les résultats techniques et d'exploitation obtenus depuis le début de l'affermage sont pleinement satisfaisants à tous égards, l'instabilité économique, la hausse constante des matières premières, les majorations de tarifs, insuffisantes et tardives, devaient empêcher qu'il en fut de même dans le domaine financier. Aussi, le déficit allait prendre des proportions de plus en plus considérables.

On peut s'en rendre compte par le tableau ci-après qui donne pour les années 1920 à 1928 les

DESIGNATION	1920 (1)	1921	1922	1923	1924	1925	1926	1927
Dépenses d'exploitation	283.686.363	288.486.807	304.371.426	339.517.198	407.661.170	470.220.574	803.246.542	624.411.615
Recettes d'exploitation	218.112.613	268.311.058	303.881.979	338.872.965	389.771.021	441.922.821	851.924.490	522.866.805
Excédent des dépenses sur les recettes	65.573.671	20.175.749	60.489.447	66.644.233	117.890.149	228.298.323	321.058	1.444.807
Résultats nets d'exploitation (compte tenu des sommes revenant au Département par application de l'art. 23 de la convention)								
Déficits.....	65.573.671	20.175.749	60.489.447	66.644.233	117.890.149	228.298.323	321.058	1.444.807
Bénéfices.....							1.055.258	
Charges financières et rémunération de la Société.....		66.630.000	81.791.000	62.836.000	72.851.000	102.203.000	94.741.000	96.188.000
Déficit total	65.573.671	86.805.749	142.280.447	129.480.233	190.741.149	330.501.323	426.813	1.541.607

(1) non compris l'Ouest Parisien

(2) non compris l'allocation forfaitaire remplaçant la prime de gestion précédemment allouée à la S.T.C.R.P.¹⁰ et dont le montant ne figurait pas dans les comptes d'exploitation de 1921 à 1925.

recettes d'exploitation, les dépenses d'exploitation, l'excédent des dépenses sur les recettes, les charges financières et le déficit total. Le déficit a été de 66 millions 807.245 francs en 1921. Il a atteint son maximum en 1925 où il a été de 129.865.170 francs. Il est descendu à 93.685.662 en 1926 et a été de 97.600.807 en 1927.

Ce déficit tient à ce que les dépenses d'exploitation et les charges financières se sont élevées dans des proportions considérables et qu'elles ne purent être compensées par des recettes correspondantes, malgré le relèvement des tarifs et l'augmentation du trafic.

Les charges financières. — Au cours d'un précédent chapitre, nous avons assez insisté sur la formation des charges financières pour être dispensé d'y revenir à nouveau. Dans les charges financières rentrent les annuités versées aux compagnies exploitantes, les annuités d'apurement du compte de

guerre, les annuités d'intérêt et d'amortissement des emprunts contractés par le Département de la Seine en vue de pourvoir aux dépenses de premier établissement.

Nous avons vu qu'en raison de la crise des changes le service des emprunts contractés aux Etats-Unis et en Angleterre en 1922 avait été rapidement onéreux et qu'on avait été amené par un avenant du 30 Novembre 1926 à stabiliser les charges financières à la somme forfaitaire de 83 millions. Or, ces 83 millions doivent être ajoutés aux annuités des sommes que le Département met à la disposition des transports pour travaux de premier établissement. Ces annuités sont calculées à forfait à raison de 10 % du capital pendant 30 années.

Le tableau suivant donne de 1921 à 1927 le dé-

CHARGES FINANCIÈRES

Année	Annuités d'intérêt et d'amortissement aux anciennes Cies exploitantes	Annuités des comptes de guerre	Annuités d'intérêt et d'amortissement des emprunts contractés par le Département	Total	Intérêts des aliénations non employées en dépenses de 1er Etablissement	Ensemble des charges financières
1921	22.280.000	5.700.000	219.222, 22	28.729.222, 22	221, 08	28.729.611, 08
1922	22.280.000	5.700.000	2.306.866, 97	42.608.866, 97	6.682, 02	42.609.197, 98
1923	22.280.000	5.700.000	12.841.426, 16	58.081.426, 16	2.974, 46	58.087.421, 69
1924	22.280.000	5.700.000	22.360.229, 62	68.500.229, 62	16.196, 41	68.543.964, 12
1925	24.017.500	5.700.000	68.011.687, 61	98.229.067, 61	62.222, 17	98.163.895, 64
1926	24.017.500	5.700.000	62.211.664, 34	81.929.229, 34	72.162, 90	81.864.031, 04
1927	24.017.500	5.700.000	64.108.117, 22	83.825.617, 22	62.122, 12	83.785.423, 17

tail et l'ensemble des charges financières. En 1921, l'ensemble des charges financières s'est élevé à 38 millions 739.041 fr. 85, en 1927 à 83.785.423 fr. 17.

A côté des charges financières il convient de placer la rémunération de la Société. Comme nous

avons également insisté longuement sur cette question, nous nous contenterons de reproduire le tableau suivant qui donne de 1921 à 1927 le montant des sommes touchées par la Société à divers titres (intérêts de 6 % au capital-actions, prime de gestion et prime d'économie devenues respectivement en 1927 allocation forfaitaire et prime de bonne gestion par suite de l'avenant du 30 Novembre 1926.

RÉMUNÉRATION DE LA SOCIÉTÉ

An- nées	Intérêts de 6 0/0 du capital actions	Prime de gestion	Prime d'économie	Total
1921..	3.600.000 »	2.051.398 62	2.229.465 84	7.880.864 46
1922..	»	2.425.158 09	3.166.177 39	9.191.335 48
1923..	»	2.767.504 07	3.380.920 12	9.748.424 19
1924..	»	3.285.892 90	3.382.961 29	10.268.854 19
1925..	»	3.328.417 64	3.111.832 41	10.040.250 05
1926..	»	4.149.586 30	5.137.310 72	12.886.897 02
		Allocation forfaitaire	Prime de bonne gestion	
1927..	»	4.190.075 19	4.580.229 76	12.370.304 95

LES DEPENSES D'EXPLOITATION

Les dépenses d'exploitation ont été, de 1921 à 1928 en progression constante. Elles s'élevaient au total à 288.498.307 en 1921. Elles atteignent 306.236.916 en 1922, 339.850.367 en 1923, 403.658.912 en 1924, 472.818.823 en 1925, 546.213.114 en 1926 et 618.161.317 en 1927, soit un pourcentage d'augmentation de 284 % par rapport à 1920. Cette progression particulièrement importante, ainsi qu'on peut le voir sur le tableau ci-joint, résulte de l'augmentation des dépenses de personnel, ainsi que de l'accroissement

DECOMPOSITION DES DEPENSES D'EXPLOITATION

NATURE DES DEPENSES	1921	1922	1923	1924	1925	1926	1927
Main-d'œuvre ..	171.765.535	195.182.024	215.726.241	236.664.301	323.096.914	355.208.346	402.447.218
Carburant	25.408.376	22.352.236	25.323.360	28.202.747	28.505.988	42.137.782	45.766.623
Energie	30.658.927	26.232.216	30.196.126	31.493.474	33.053.869	38.867.889	43.732.346
Matières.....	37.975.894	37.823.304	42.140.426	48.227.003	56.277.274	66.736.529	77.345.018
Divers	22.679.575	24.547.136	26.464.514	28.771.517	31.884.778	43.262.568	48.870.112
Ensemble des Dépenses	288.498.307	306.136.916	339.850.367	403.658.042	472.818.823	546.213.114	618.161.317

du prix de la force motrice (carburant ou énergie électrique), des matières premières, des dépenses diverses, notamment des impôts.

Le Personnel. — L'augmentation des dépenses de personnel eut pour cause, d'une part, l'accroissement des effectifs rendu nécessaire par l'application de la loi de 8 heures et par le développement du réseau ; d'autre part, les relèvements des traitements et salaires.

L'effectif du personnel est passé de 1920 à 1928, malgré une compression importante au cours des 3 dernières années, de 24.250 en 1921 à 27.461 en 1928. Sur ce chiffre il y a 2.409 contrôleurs et pilotes, 7.906 receveurs, 6.616 machinistes.

L'augmentation du coût de la vie, commencée depuis 1914, n'a pas ralenti depuis 1920 ; l'indice du prix de détail des denrées alimentaires à Paris (si l'on prend pour base 100 en 1914) s'est élevé à 260 en 1919, 371 en 1920, 337 en 1921, 360 en 1924, 557 en 1927, 538 en 1928 ; l'indice du coût de la vie, compte tenu des prix des denrées alimentaires, des dépenses de logement, d'habillement, de chauffage et d'éclairage, s'est élevé à Paris à 238 en 1919, 342 en 1920, 309 en 1921, 296 en 1922, 334 en 1923, 369 en 1924, 400 en 1925, 505 en 1926, 518 en 1927, 520 en 1928.

Aussi le Conseil Général de la Seine a-t-il été amené à améliorer sensiblement la situation pécuniaire du personnel des transports. Cette amélioration a revêtu deux formes différentes : la première

résulte de l'attribution d'allocations spéciales (prime, indemnité de cherté de vie, indemnités pour charges de famille, primes de rendement) ; la seconde consiste en un relèvement général des traitements.

Certaines allocations spéciales ont un taux uniforme, il en est ainsi de l'indemnité de cherté de vie qui est de 1.000 francs par an et des indemnités pour charges de famille qui sont équivalentes à celles des fonctionnaires de l'Etat ou du Département de la Seine.

Par contre, la prime de rendement est variable suivant le grade de l'agent. L'institution de cette prime a été ingénieuse et a permis, à partir de 1925, la compression des effectifs. Pour rester en harmonie avec le coût de la vie, les traitements durent être relevés fréquemment (25 Janvier 1919, 1^{er} Avril 1920, 16 Juillet 1921, 1^{er} Janvier 1925, 1^{er} Août 1926). L'amélioration des traitements a été importante dans les emplois de début.

Le personnel de la S.T.C.R.P. peut se diviser en un certain nombre de catégories :

Personnel administratif ;

Contrôleurs ;

Agents du mouvement (receveurs et machinistes) ;

Ouvriers professionnels et manœuvres.

L'échelle mensuelle de salaire d'un receveur ou d'un machiniste variait entre 165 et 200 frs en 1914.

Elle s'est élevée par la suite à :

25 Janvier 1919	215 à 250 frs
1 ^{er} Avril 1920	455 à 500 frs

16 Juillet 1921	500 à 625 frs
1 ^{er} Janvier 1925	625 à 750 frs
1 ^{er} Août 1926	757 à 887 frs

Le salaire des catégories de personnel est actuellement sensiblement équivalent à celui des fonctionnaires de l'Etat ou du Département de la Seine.

En outre, la convention d'affermage prévoyait l'établissement d'un statut du personnel qui fut établi en vue de faire bénéficier les agents d'avantages et de garanties dont on retrouve l'équivalent dans les administrations de l'Etat, du Département de la Seine, de la Compagnie Parisienne de Distribution d'Electricité ou du Métropolitain. Les dispositions du statut ont un double but : d'une part, associer les agents de tous grades au fonctionnement du réseau en faisant appel à leur expérience professionnelle et rendre effective leur collaboration, en leur donnant toute facilité pour soumettre à leurs chefs les propositions que pourrait leur suggérer leur connaissance pratique du service ; d'autre part, assurer la sauvegarde des intérêts du personnel, en instituant des garanties pour l'avancement, les augmentations de traitement, l'observation de la discipline et en mettant le personnel à même de veiller à l'exacte application des dispositions relatives à ces divers objets.

Le statut fixe également les indemnités pour charges de famille et le régime des retraites qui correspondent à celui des fonctionnaires.

Le tableau suivant établit la marche ascension-

MAIN-D'ŒUVRE ET CHARGES DE MAIN-D'ŒUVRE

(non compris les traitements du Personnel dirigeant)

ANNÉES	Affectations pour :										INDEMNITÉS		TOTAL des COLUMNS 3, 6, 7 et 9	TOTAL GENERAL	SUPPORTÉES		Pourcentage des salaires par rapport		
	SALAIRES		PRIMES de 4 % sur les RECETTES	TOTAL des COLUMNS 3 et 4	CAISSES des RETRAITES	CHARGES de FAMILLE		MASSE D'HABILLEMENT	INDEMNITÉS DE MALADIE FRAN. MOYENX et PENSIONNEMENTS ACCIDENTS DU TRAVAIL		P	TOTAL GENERAL			L'EXPLOITATION	P	RECETTES TOTALS	DÉPENSES TOTALS	RSE RSE
	1	2				3	4		5	6									
1921	104 714,25	37 10 614,95	28 75 330	314,90	8 755 587	3 935 482	68 2 687 510,85	3 298 001,44	•	•	•	18 506 581,98	193 835 706,58	177 080 038,91	65,15 %	60,08 %	•	•	
1922	200 769 884,71	12 051 040,90	12 890 731,60	9 395 888,76	4 438 583,78	3 744 423,95	4 683 194,13	•	•	•	•	22 173 000,59	234 993 792,16	200 522 092,36	85,36 %	65,21 %	•	•	
1923	217 989 689,49	13 430 971,45	13 459 31 430 960,95	11 051 853,55	5 249 041,15	3 933 810,25	5 485 182,18	•	•	•	•	25 719 887,13	257 140 748,08	221 514 545,76	85,36 %	65,24 %	•	•	
1924	229 655 966,95	15 507 735,37	15 163 702,32	13 548 589,93	6 598 931,90	4 187 139,05	6 110 467,43	104,83	104,83	104,83	53 995 932,14	299 159 634,46	275 065 233,02	70,85 %	67,45 %	•	•		
1925	268 590 774,34	17 000 479,16	16 886 191 253,50	15 570 203,79	12 472 077,49	5 489 650,80	8 298 856,95	12 739 568,95	64 477 363,97	350 668 617,47	324 809 571,58	73 50 %	60,08 %	•	•	•	•		
1926	284 713 240,58	21 968 783,91	21 906 676 024,49	17 503 530,43	14 053 430,06	6 125 423,66	9 247 090,63	34 951 941,56	71 910 413,33	378 680 430,82	381 939 030,05	65 57 %	60,35 %	•	•	•	•		
1927	316 072 753,88	24 704 875,91	24 630 867 690,76	20 006 895,70	16 893 310,75	7 443 418,10	10 145 584,99	897 888 443,72	81 378 519,53	422 246 149,32	404 833 156	64,98 %	64,83 %	•	•	•	•		

63

DROITS, REDEVANCES, CONTRIBUTIONS ET IMPOTS DIVERS SUPPORTÉS PAR L'EXPLOITATION

EXERCICES	IMPÔTS		CONTRIBUTIONS et IMPÔTS DIVERS	Redevances à la ville de Paris					FRAIS des CONTROLES	ENSEMBLE
	TRANSPORTS	sur les		REDEVANCES pour ENTRETIEN DU PAVAGE DES VOIES	TAXES de HALAYAGE et de CURAGE D'ÉPILOU	DROITS DE STATIONNEMENT (Art. 37 de la Convention d'affranchissement)	DROITS D'OCTROI			
1921	3 715 917,72		1 760 864,26	1 885 408,71	18 710,74	4 100 203,45	2 933 588,76	582 929,29	15 008 402,93	
1922	4 035 004,16		2 018 966,44	1 023 132,13	17 803,44	4 388 139,42	2 776 630,47	607 327,27	14 887 003,32	
1923	3 908 485,87		2 424 161,69	1 734 473,98	25 453,66	3 509 305,82	3 665 887,24	888 779,36	16 544 487,62	
1924	4 645 506,96		2 983 797,60	2 528 063,62	49 019,06	3 176 659,22	3 908 533,84	189 460 03 (1)	17 871 760,33	
1925	4 989 253,77		3 020 910,68	3 385 426,70	63 488,38	3 733 010,53	3 441 582,53	927 744,20	20 408 016,79	
1926	7 810 552,40		4 140 814,91	3 706 615,04	110 929,56	3 284 971,76	3 890 221,30	942 792 09 (2)	23 895 887,06	
1927	14 329 698,92		5 804 237,80	4 877 753,70	113 633,31	1 444 563,07	5 730 629,99	1 068 628,10	33 199 206,89	

(1) L'exercice 1924 a été affecté d'un excédent de provision de 239 189 fr. 81 porté en 1923. La dépense réelle a été de 728 050 fr. 20 en 1924.
(2) L'exercice 1926 a été affecté d'un excédent de provision de 34 163 fr. 15 porté en 1925. La dépense réelle a été de 871 506 fr. 90 en 1926 et de 986 555 fr. 34 en 1927.

nelle des dépenses de personnel. On voit qu'en 1921, celles-ci atteignaient 177.080.098 or — en 1927, 404.833.156 francs. Elles ont donc doublé en 6 ans. Ce tableau permet également de faire une constatation très intéressante : le pourcentage des salaires par rapport aux recettes et aux dépenses totales est des 2/3 environ. Les salaires constituent donc la partie la plus importante des dépenses.

La force motrice. — L'augmentation du prix de revient de la force motrice (énergie électrique pour les tramways, carburant pour les omnibus) résulte de l'élévation des cours du produit employé. Pour l'énergie électrique, elle réside surtout dans le prix du charbon. Sur la base de 100 par rapport à 1913, le coefficient de majoration de l'énergie électrique était de 362 en 1921 ; il a sensiblement baissé en 1922 où il était de 251, puis, sauf pendant l'année 1925, il a presque constamment monté ; en 1927, il est de 403. Les dépenses s'élevaient à 30.158.927 en 1921, en 1927 elles ont atteint 43.732.346 francs.

Quant au carburant, son coefficient de majoration était de 619 en 1921. Il baisse à 455 en 1922, il est à 453 en 1923, 492 en 1924, il s'élève brusquement de 486 en 1925 à 619 en 1926 ; en 1927 il est à 726. Les dépenses ont suivi une progression analogue les amenant de 25.408.376 fr. en 1921 à 45.766.623 fr. en 1927.

Les matières premières. — Ce ne furent pas seulement les dépenses de personnel et de force motrice

qui s'accrurent dans de fortes proportions ; il en fut de même des dépenses de matières premières. Le prix de ces matières a augmenté, en effet, très sensiblement. Par rapport à 1914, le coefficient d'augmentation est actuellement de 671. En conséquence, les dépenses ont passé de 37.975.894 frs en 1921 à 77.345.018 francs en 1927.

Les impôts. — Au point de vue fiscal, la S. T. C. R. P. est soumise aux impôts du droit commun : contribution foncière, patentes, impôts sur les bénéfices industriels et commerciaux, impôts sur le chiffre d'affaires, taxe des biens de main-morte, droits d'octroi, etc... auxquels peut donner lieu le service public qu'elle est chargée d'assurer.

En outre, elle paye des impôts spéciaux. Ceux-ci ont été considérablement aggravés par la loi de finances du 3 août 1926 qui a modifié les bases imposables.

Désormais, les omnibus automobiles, les autocars subissent le même régime que les voitures automobiles ordinaires et doivent acquitter un droit variant suivant la puissance effective du moteur. Le prix a été fixé par cheval-vapeur ou par fraction de cheval-vapeur avec minimum de 360 francs, soit :

72 frs pour les 5 premiers chevaux-vapeur.

90 frs pour les 5 CV suivants.

108 frs » 10 »

126 frs » 10 »

144 frs pour les chevaux-vapeur au-dessus de 30.

Au produit de cette taxe vient s'ajouter une taxe

municipale de 17 % perçue au profit de la Ville de Paris.

En ce qui concerne les tramways et le réseau vapeur, le droit est de 3 % du prix total des transports des voyageurs, finances, chiens et bagages sur les lignes où il n'existe pas de places d'un prix supérieur à 3 frs. Sur les lignes où le prix des places est inférieur à 3 frs, le taux de l'impôt est de 8 %.

Sur le prix total des transports des marchandises, grande et petite vitesse (toutes taxes accessoires comprises) le droit est de 6 %.

Pour les bateaux le droit fixe par place, en vigueur avant la loi du 3 août 1926 a été maintenu, mais le taux en a été fortement augmenté. Les 6 premières places payent maintenant 825 frs par an.

De la 7^e à la 50^e, 75 frs par an et par place.

De la 51^e à la 150^e, 36 frs par an et par place.

De la 151^e et au delà, 18 frs par an et par place.

Chaque véhicule acquitte une taxe supplémentaire annuelle appelée « licence » qui est de 37 fr. 50.

Enfin, certaines taxes ou droits sont acquittés en vertu de la convention d'affermage. C'est ainsi que la Société fermière doit verser annuellement à la Ville de Paris, à titre de droit de stationnement ou de redevance pour occupation de la voie publique, par des bureaux, abris, barrières mobiles, etc... une somme forfaitaire égale aux produits des dits droits et redevances versés à la Ville de Paris par les compagnies rachetées et afférents à 1920. tels que ces produits ont été constatés.

Aux communes de banlieue qui lui ont accordé

l'exclusivité du stationnement pour ses omnibus, la S. T. C. R. P. verse, à titre de droit de stationnement, une redevance forfaitaire annuelle de 1 franc.

D'autre part, l'article 22 de la convention prescrit que seront inscrits au compte d'exploitation :

« Les frais de contrôle prévus à l'article 37 du cahier des charges du réseau de tramways. »

« Les frais du service de contrôle de l'exploitation des omnibus et ceux du service de surveillance de la gestion de la Société. »

Il résulte de cet article que les frais de contrôle incombant à la Société sont de deux sortes : les premiers, relatifs au réseau de tramways, sont calculés à 400 francs par kilomètre exploité. Quant aux seconds, visant le réseau d'omnibus, l'article 18, § 3 de la convention prescrit :

« Les dépenses du service du contrôle de l'exploitation des omnibus et celles du service de surveillance de la gestion de la Société seront, chaque année, et jusqu'à concurrence d'une somme calculée à raison de 4 millimes par kilomètre-voiture, remboursées par le Département de la Seine à la Société la somme à payer sera, dans cette limite, arrêtée par le Préfet de la Seine. »

Au tableau de la page 188 figurent les droits, redevances, contributions et impôts divers supportés par l'exploitation. On peut y suivre la progression pour chaque impôt des sommes versées de 1921 à 1927. En 1921, l'ensemble des impôts acquittés se montait à 15.036.402 fr. 93, en 1927 à 33.188.208 89.

*
**

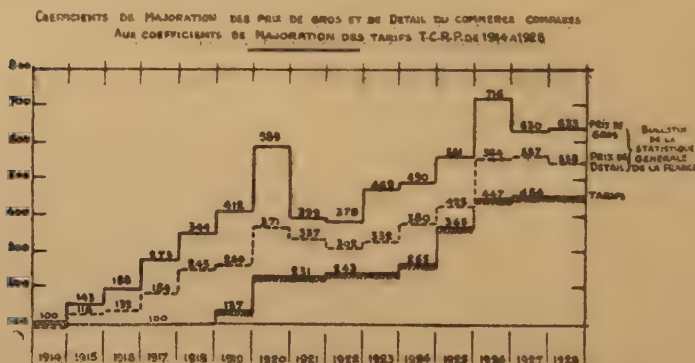
RECETTES

Pour compenser les augmentations de dépenses qui viennent d'être indiquées, il aurait fallu relever, dans une proportion correspondante, les recettes d'exploitation par une majoration importante des tarifs. Mais, à cet égard, on a suivi les mêmes errements que pendant la guerre. Les tarifs n'ont pas été augmentés dans une mesure suffisante pour combler le déficit. Les années mêmes où l'excédent des dépenses d'exploitation sur les recettes fut relativement faible, le déficit total est néanmoins resté très élevé du fait de l'importance des charges financières. C'est ainsi qu'en 1922, malgré un déficit d'exploitation se montant seulement à 410.023 frs (compte tenu des sommes revenant au Département par application de l'article 23 de la convention), le déficit total a été de 52.201.023 francs. En 1923, pour un déficit d'exploitation de 155.615 francs, le déficit total a été de 62.991.615 fr. Mais l'exemple le plus typique nous est offert par l'année 1926 où les résultats nets d'exploitation n'accusent pas une perte mais un bénéfice de 1.055.338 ; ce qui n'empêche pas le déficit total d'être de 93.685.662 francs. En 1927, pour un déficit d'exploitation de 1.444.807, le déficit total fut de 97.600.807.

Ces déficits, que le Département doit solder, à la fin de chaque exercice, ne sont pas seulement imputables à un coefficient de majoration des tarifs inférieur au coefficient de majoration des éléments de dépenses, ainsi qu'à des emprunts contractés à l'é-

tranger à des taux très élevés, mais encore, comme pendant la guerre, au retard considérable avec lequel les augmentations de tarifs ont toujours été réalisées par rapport à l'augmentation des prix.

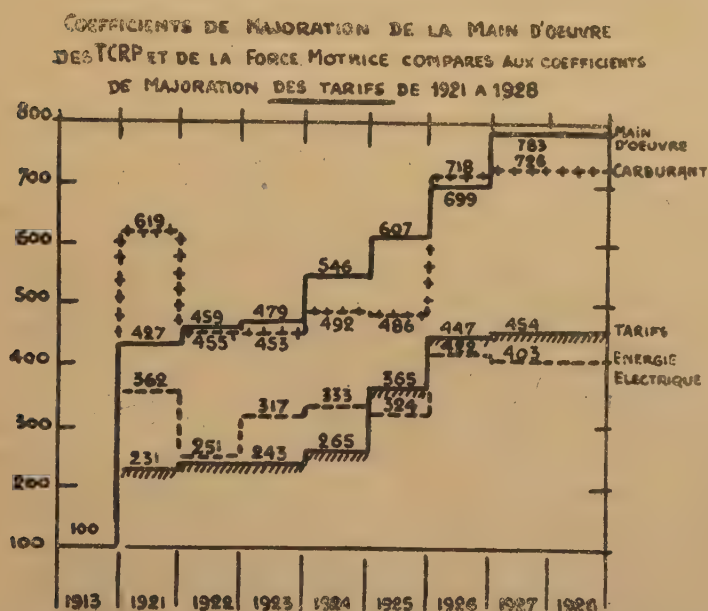
Ces constatations ressortent nettement des graphiques ci-joints. Sur le graphique n° 1, qui donne



pour la période de 1914 à 1928 les coefficients de majoration des prix de gros et de détail du commerce (d'après le Bulletin de la Statistique Générale de la France) comparés aux coefficients de majoration des tarifs des S.T.C.R.P., on voit qu'en 1918 les tarifs étaient toujours ceux d'avant guerre, alors que les indices de majoration des prix de gros et de détail étaient déjà respectivement 344 et 245. Ce retard initial a toujours subsisté malgré des majorations postérieures de tarifs. En 1919, le coefficient de majoration des tarifs est de 137, celui des prix de gros et de détail de 412 et de 260. En 1925 ces chiffres étaient respectivement de 365, 561, 425, et de 447, 715 et 554 en 1926. Enfin en 1927, les tarifs avaient pour coefficient 454 alors que les prix

de gros et de détail avaient pour coefficient 630 et 557.

La même observation sur le retard et l'insuffisance des majorations de tarifs peut se poursuivre avec le graphique n° 2 qui donne de 1921 à 1928 la



comparaison entre l'augmentation des tarifs et l'augmentation du prix unitaire des principaux éléments de dépenses de la S. T. C. R. P. En 1921, le coefficient de majoration des tarifs était de 231, de 362 pour l'énergie électrique, 427 pour la main-d'œuvre et 619 pour le carburant. En 1927, les tarifs sont au coefficient 454, alors que les coefficients 403, 783, 726 affectent respectivement l'énergie électrique, la main-d'œuvre et le carburant.

Dans ces conditions, on comprend que l'exploitation des transports en commun ait accusé à la fin de chaque année les déficits considérables que nous avons mentionnés.

*
* *

Les augmentations de tarifs ont eu lieu aux dates suivantes :

Date de la 1^{re} augmentation : 8 Février 1919.

» 2^e augmentation : 1^{er} Avril 1920.

» 3^e augmentation : 19 Janvier 1922.

» 4^e augmentation : 15 Janvier 1924.

» 5^e augmentation : 1^{er} Août 1925.

» 6^e augmentation : 1^{er} août 1926.

Le tableau des pages 200 et 201 montre ce que furent les modalités de ces augmentations.

Pour permettre une comparaison plus complète, nous avons rappelé les augmentations de tarifs effectuées avant l'affermage.

En ce qui concerne la tarification applicable intra-muros, on voit que les principes adoptés en 1910 ont subsisté. C'est encore le tarif par sections qui est toujours en vigueur à l'intérieur de Paris.

Par contre, la tarification applicable sur le réseau extra-muros a été l'objet de modifications à chaque augmentation de tarifs.

Dès 1919, afin de faire payer à l'usager un prix exactement proportionnel au service rendu, on adopta pour la banlieue, des tarifs à base kilométrique analogues à ceux des chemins de fer. Mais alors que sur les voies ferrées d'intérêt général, tout kilomètre

commencé est payé en totalité, l'augmentation du 6 Février 1919 prescrivait aux compagnies de faire payer un prix correspondant à la longueur exacte du parcours effectué par le voyageur. On dut arrondir le prix, soit par excès, soit par défaut, au multiple de 0,05 le plus rapproché. Certains prix durent être diminués pour que le prix d'un parcours de deux sections ne fût jamais supérieur au total des prix de chacune de ces sections.

Cette atteinte au principe de la proportionnalité du prix à la longueur du parcours, fut aggravée à partir de 1922.

Le 19 janvier 1922, le tarif kilométrique fut porté de 0,11 à 0,121 pour la 1^{re} classe, et de 0,08 à 0,088 pour la 2^e classe, mais, en aucun cas, la majoration subie par les tarifs extra-muros ne devait entraîner une augmentation supérieure à 0,05 par place de 2^e classe et à 0,10 par place de 1^{re} classe dans le Département de la Seine.

L'application des tarifs supérieurs à 1 franc avait alors été différée. Plus tard, on n'appliqua que 50 % de la partie des prix dépassant 1 franc.

L'augmentation uniforme de 0,05 par parcours, appliquée à partir du 18 Janvier 1924, vint encore porter un nouveau coup au principe de la proportionnalité.

En août 1925, l'obligation d'arrondir les prix aux décimes et de ne pas dépasser les $\frac{4}{3}$ des tarifs précédents, puis la majoration de 25 % effectuée le 1^{er} août 1926 ont achevé de faire perdre de vue les principes initiaux de tarification extra-muros. Pour

une même distance celle-ci comporte à l'heure actuelle des tarifs variables suivant les lignes.

Les tableaux font également ressortir l'importance des avantages accordés aux travailleurs et aux mutilés.

Avant la guerre, les services ouvriers du matin étaient effectués jusqu'à des heures limites variables selon les compagnies et les saisons.

Sur le réseau de la Compagnie Générale des Omnibus (1), étaient considérés comme trains ouvriers ceux qui arrivaient à leur terminus avant 7 heures ou 7 h. 30 selon la saison.

A l'heure actuelle, pour l'ensemble du réseau tramways, cette heure limite a été portée à 8 h. 30.

Cette extension a naturellement permis à un plus grand nombre d'usagers de bénéficier du tarif ouvrier. Parallèlement, ce tarif a subi une réduction sensible. Si l'on considère toujours le parcours d'une section intra-muros, on constate que le tarif ouvrier fixé avant guerre pour deux voyages à 0,10 + 0,05 soit 0,15, représentait alors un abattement de 25 %. A l'heure actuelle, cet abattement est de 40 %.

La mise en service prévue de cartes hebdomadaires ouvrières l'augmentera encore et le portera à 50 % dans certains cas.

En outre, d'importantes réductions ont été consenties aux mutilés de guerre ayant un pourcentage d'invalidité supérieur à 50 %, ainsi qu'à ceux aux-

(1) C'était le système le plus avantageux pour les voyageurs.

quels leurs blessures rendent pénible la station debout.

L'augmentation de tarifs du 1^{er} Août 1926 a inauguré un nouveau système de calcul des tarifs que nous allons examiner.

*
* *

L'importance et la persistance du déficit avaient démontré en 1925 l'incompatibilité entre la fixité du prix des places et l'instabilité de circonstances économiques.

Au début de 1926, lors de l'ascension vertigineuse des changes (la livre passe de 128 à 240, le dollar de 26 à 42 frs) les facteurs de dépenses devaient marquer un maximum, la question s'est donc posée de faire varier les tarifs en fonction de ces facteurs.

La solution donnée à un problème analogue se trouvait déjà dans certains cahiers des charges des concessions des distribution d'énergie électrique rédigés avant la guerre. Ces cahiers contenaient une « clause charbonnière », c'est-à-dire une formule permettant de faire varier le tarif du kilowatt-heure suivant le prix du charbon.

La situation difficile des concessionnaires de production et de distribution d'énergie électrique après la guerre amena l'extension et le perfectionnement de cette clause. C'est ainsi qu'au début de 1919 le Comité d'Electricité siégeant au Ministère des Travaux Publics préconisa la création d'un index économique électrique qui fit ultérieurement l'objet des

REGIMES		INTRA-MUROS				EXTRA-MUROS (Tramways)	
		1 SECTION	2 SECTIONS	3 SECTIONS	4 ^e SECTION et SUPPL.	TARIF KILOMETRI- QUE	OBSERVATIONS
AVANT - GUERRE							
TRAMWAYS	1 ^{re} classe	0.15	0.20			0.062	Prix perçu en moyenne pour 1 kilomètre (tarif par sections de longueur et de prix très variables selon les compagnies)
	2 ^e classe	0.10	0.15			0.035	
OMNIBUS	1 ^{re} classe	0.15	0.25				
	2 ^e classe	0.10	0.15				
1^{re} AUGMENTATION - 6 Février 1919							
TRAMWAYS et OMNIBUS	1 ^{re} classe	0.20	0.30			0.07	Minimum de perception: 0 ^{re} 15 en 1 ^{re} cl. - 0 ^{re} 10 en 2 ^e cl.
	2 ^e classe	0.15	0.20			0.05	
2^e AUGMENTATION 1^{er} Avril 1920							
	1 ^{re} classe	0.35	0.50			0.11	Minimum de perception 0 ^{re} 20 en 1 ^{re} cl. - 0 ^{re} 15 en 2 ^e cl.
	2 ^e classe	0.25	0.35			0.08	
3^e AUGMENTATION 19 Janvier 1922							
	1 ^{re} classe	0.40	0.55	0.70	0.15	0.121	Pour le département de la Seine la majoration ne doit pas dé- passer 0 ^{re} 05 en 2 ^e cl. et 0 ^{re} 10 en 1 ^{re} cl.
	2 ^e classe	0.25	0.40	0.50	0.10	0.088	
MODIFICATIONS AU REGIME DES TRAINS OUVRIERS - 3 Avril 1923							
4^e AUGMENTATION 18 Janvier 1924							
	1 ^{re} classe	0.45	0.60	0.75	0.15	0.121	Maintien du tarif de 1922 avec majoration de 0 ^{re} 05 par parcours étant entendu que cette majora- tion ne s'applique qu'une seule fois aux voyageurs effectuant un parcours direct intra et extra muros
	2 ^e classe	0.30	0.45	0.55	0.10	0.088	
5^e AUGMENTATION 1^{er} Août 1925							
	1 ^{re} classe	0.60	0.80	1.00		0.18	Pour le département de la Seine, les prix des parcours supérieurs à 500 ^m sont calculés en fonction du barème kilo- métrique de 0 ^{re} 132 et 0 ^{re} 105 tant, s'il y a lieu, ramené aux $\frac{1}{10}$ de centime- tes, arrondi au dixième le plus prochain
	2 ^e classe	0.40	0.60	0.80		0.132	
6^e AUGMENTATION 1^{er} Août 1926							
	1 ^{re} classe	0.75	1.00	1.25		Tarifs 1925 + 25%	On arrondit au $\frac{1}{10}$ dixième infé- rieur si les millimes sont égaux ou inférieurs à 25 ou à 75 et au $\frac{1}{10}$ dixième supérieur dans le cas contraire
	2 ^e classe	0.50	0.75	1.00			

SERVICES OUVRIERS (délégations du conseil général)	MUTILES (Extrait des délibérations du conseil général)
COMME TRAINS OUVRIERS: 1° Sur les lignes exclusivement intra-muros, intra-muros ou intra et extra-muros, direction Paris, les trains terminus extrême avant 19h du 15 novembre avant 19h du 15 mars au 31 octobre. intra et extra-muros, direction banlieue les trains terminus de Paris avant 6h du 15 novembre à avant 6h du 15 mars au 31 octobre. De ces trains partent le tarif ordinaire de 8^{cl}, mais moyennant une augmentation de 0,05, ils permettent d'aller et retour qui leur permet de reprendre l'autre sens, sur la ligne empruntée le matin, l'un quelconque de la journée qui n'ont pas leur tarif double.	
modification n'est apportée au régime des services ouvriers	
concerne la détermination des services heures limitées sont retardées d'une heure. Concernant les tarifs des services ouvriers, les voyageurs continuent d'avoir droit à un billet pour dans les conditions sus-indiquées moyennant des tarifs nouveaux augmentés de 0,05.	Les mutilés porteurs de cartes de priorité délivrées par la préfecture de police, sont admis à voyager en 1^{re} classe sur les parcours extra-muros des tramways, en payant les tarifs de seconde. Sur les parcours intra-muros des tramways et dans les omnibus automobiles, ils ont droit aux parcours de plusieurs sections et, voyant, en toutes classes, le tarif de 0,25 prévu pour l'abonnement. De plus, les aveugles accompagnés d'un guide sont transportés gratuitement; le guide payant sa place dans les conditions ordinaires, au tarif de la classe où il est transporté.
modification n'est apportée aux heures limitées ouvriers. ainsi et prorogés les tarifs ouvriers appliqués le 19 janvier 1922	Application des tarifs spéciaux fixés le 1^{er} avril 1920: 1° Les mutilés ayant un taux d'invalidité de 50% ainsi qu'à ceux qui gène la station debout. 2° Les mêmes catégories de mutilés des communes de Seine et Oise desservies par le réseau des T.C.R.P.
COMME TRAINS OUVRIERS: 1° Sur les lignes exclusivement intra-muros, intra-muros ou intra et extra-muros, direction Paris, les trains terminus extrême d'après l'horaire, à leur point avant 8h du matin en toutes saisons. 2° Sur les lignes intra-muros, direction banlieue, les trains partent terminus dans Paris, avant 7h du matin en toutes saisons. De ces services partent à toutes places le tarif de 2^{cl}, en vigueur depuis le 19 janvier 1922, avec une augmentation de 0,05 pour les parcours intra-muros, 0,10 pour les parcours extra-muros. 0,05 pour les Seine et Oise et Seine et Marne, ils ont droit à un aller et retour qui leur permet de reprendre en l'autre sens, sur la ligne empruntée le quelconque des services de la journée qui leur tarif double.	
modification des services ouvriers est uniformément d'une demi-heure. ouvriers ne sont pas frappés de la majoration existant tels qu'ils étaient appliqués depuis 1925	Les mutilés sont également exemptés de la majoration de 0,05 et restent tels qu'ils étaient appliqués depuis le 1^{er} avril 1923
modification n'est apportée aux heures limitées des services de ces services partent à toutes places le tarif ordinaire augmenté de 0,10 pour tout parcours dans le département de la Seine et Oise. Toutefois, dans Paris, le privilège est de 0,05, et sur les lignes de banlieue, le supplément de tarif n'est pas perçu sur les voyageurs des services ouvriers de deux sections intra-muros dans le département de la	Les tarifs appliqués aux mutilés porteurs de la carte de priorité sont taxés ainsi qu'il suit: INTRA-MURS: 0,30 heure et deux sections; 0,40 pour plus de deux sections. EXTRA-MURS: Tarif de 2^{cl} perçu à toutes places même le dimanche. Dans le département de la Seine ont droit pour deux sections, à un abaissement de 0,10 sur le tarif de 8^{cl}, et pour 3 sections au moins, un abaissement de 0,20, pour les mutilés à 100%, il est perçu un tarif unique à 0,25 même le dimanche, pour tout parcours dans le département de la Seine, une exception de 0,10 pour les parcours mixtes en Seine et Oise

circulaires des 24 Novembre 1919 et 17 Janvier 1921

En raison de l'instabilité monétaire persistante, l'usage d'un index économique s'étendit rapidement aux industries les plus diverses : les compagnies des Eaux, du Gaz, (notamment la régie intéressée du Gaz de Paris), un grand nombre de réseaux de voies ferrées d'intérêt local l'adoptèrent.

Les Assemblées Départementale et Municipale par délibérations respectives en date du 10-7-1926 et du 12-7-1926 décidèrent que les tarifs applicables aux services afferlés à la S.T.C.R.P. seraient eux aussi, dorénavant, fixés en fonction d'un index économique.

Cet index économique consiste en une formule mathématique permettant la comparaison du prix de revient d'un produit à deux époques différentes dont l'une prise comme base. Le prix de vente varie alors automatiquement en fonction du prix de revient.

La comparaison des prix de revient s'exerce non sur la totalité des facteurs de dépenses, mais seulement sur les plus importants. On calcule l'écart de prix pour chaque facteur considéré, puis l'écart moyen de tous les facteurs suivant l'importance respective des dépenses que représente chacun d'eux.

La détermination de cet index économique a lieu tous les semestres. Elle résulte de la comparaison des dépenses unitaires du premier semestre 1914 avec celles du semestre considéré pour chacun des 4 principaux éléments de dépenses :

La main-d'œuvre ;

L'énergie électrique ;

Le carburant ;

Les charges financières.

L'indice s de la main-d'œuvre est égal au quotient obtenu en divisant le prix moyen de l'heure de travail effectif, y compris toutes charges accessoires (retraites, primes, etc...), mais non compris la rémunération du personnel dirigeant — par 0,854.565.

L'indice e de l'énergie électrique est égal au quotient obtenu en divisant le prix du Kw-Heure H.T. — tel qu'il est pratiqué pendant le semestre par la Compagnie Parisienne de Distribution d'Electricité — par 0,225.

L'indice c est égal au quotient obtenu en divisant le prix moyen du carburant au titre fixé mensuellement par le Service des Transports Automobiles Municipaux pour les entreprises de nettoyage et d'enlèvement des ordures ménagères, par 0,39.

On n'a pas adopté, pour la force motrice (énergie électrique et carburant) les prix réellement payés par la S.T.C.R.P., mais les prix courants de l'industrie, de façon à inciter le régisseur à obtenir les meilleures conditions.

D'autre part, comme la Compagnie Générale des Omnibus se servait en 1914 d'un mélange de benzol et de solvant naphtha, la détermination du prix de base du carburant était difficile à établir. On a été amené à prendre le cours indiqué au Bulletin des Halles pour l'essence touriste (à cette époque il n'y avait pas d'essence poids lourds) et on en a déduit le

prix d'essence poids lourds en multipliant le prix constaté par le rapport actuel entre le prix de l'essence poids lourds et le prix de l'essence touriste.

C'est ainsi qu'on est arrivé à un prix de l'essence poids lourd égal à 0,39 le litre.

L'indice f est égal au quotient obtenu en divisant la dépense au kilomètre-voiture des charges financières par 0,0899 ; 0,0899 représentant par kilomètre-voiture les charges financières de premier établissement de la Compagnie Générale des Omnibus avant guerre.

Chacun des indices s, e, c, f, est affecté d'un coefficient déterminé de la façon suivante :

S les dépenses de main-d'œuvre du semestre considéré ;

E les dépenses d'énergie électrique du semestre considéré ;

C les dépenses de carburant du semestre considéré ;

F les dépenses charges financières du semestre considéré ;

$$D = S + E + C + F$$

Le coefficient applicable à S est égal à $\frac{S}{D}$

» » » E » $\frac{E}{D}$ etc...

L'indice général I, moyenne des indices effec-

tés de leur coefficient, est donné par la formule suivante :

$$I = (s \times \frac{S}{D}) + (e \times \frac{E}{D}) + (c \times \frac{C}{D}) + (f \times \frac{F}{D})$$

Le facteur D de variation des tarifs est enfin donné par la formule $V = \frac{I - 1,17}{4}$.

Un abattement de 1,17 a été opéré sur l'index parce qu'on n'a pas voulu appliquer mathématiquement l'indice I aux tarifs. Il a toujours été admis en effet que le budget départemental doit supporter une partie du déficit. En ce qui concerne les lignes déficitaires, ayant un intérêt général, des centimes additionnels avaient même été créés à cet effet.

D'autre part, l'index étant calculé sur des prix unitaires dont plusieurs résultent de mercuriales étrangères à la S.T.C.R.P., on a voulu inciter le régisseur à obtenir, en qualité de gros consommateur, des conditions plus avantageuses que celles des mercuriales, et d'autre part, à réaliser des économies par une utilisation rationnelle de la main-d'œuvre et des matières premières, les index étant basés sur les prix et non sur les quantités.

La formule $V = \frac{I - 1,17}{4}$ appliquée aux dépenses

du premier semestre a donné l'index 5. C'est ce chiffre qui a été employé pour calculer l'augmentation de tarifs votée le 1^{er} Août 1926.



Au 1^{er} Janvier 1928 (1), la constatation de l'index économique rendait encore nécessaire une majoration des tarifs. La nouvelle méthode de perception du prix des places, grâce aux économies qu'elle permet de réaliser, évite d'appliquer cette majoration aux voyageurs munis de carnets de tickets.

La nouvelle méthode n'étant mise en application sur l'ensemble du réseau que progressivement, les tarifs actuels en vigueur sont les suivants :

1° TARIFICATION GÉNÉRALE :

a) Les voyageurs non munis de tickets paient les tarifs ci-après :

1 ^{re} classe : 1 section	0 90
2 sections	1 20
Plus de 2 sections	1 50
2° classe : 1 section	0 60
2 sections	0 90
Plus de 2 sections	1 20

b) Pour les voyageurs munis de tickets, les tarifs sont fixés comme il est indiqué ci-après, conformément aux dispositions en vigueur du 1^{er} Août 1926 :

1 ^{re} classe : 1 section	0 75
2 sections	1 »
Plus de 2 sections	1 25

(1) Délibération du Conseil Général du 28 décembre 1927.

2 ^e classe : 1 section	0 50
2 sections	0 75
Plus de 2 sections	1 »

2° TARIFS DOUBLES.

En toute classe, entre 0 h. 30 et 5 heures, les tarifs ci-dessus sont doublés, tant pour les voyageurs non munis de tickets (a) que pour les voyageurs munis de tickets (b).

3° SERVICES OUVRIERS.

Les cartes hebdomadaires donnent droit à six voyages aller et six voyages retour, sur un même parcours, les voyages aller devant être effectués pendant les heures du service ouvrier.

Elles sont vendues aux prix ci-dessous :

1 section	3 40
2 sections	4 85
Plus de 2 sections	5 70

Pendant les heures du service ouvrier, les voyageurs non porteurs de cartes hebdomadaires paient, à toutes places, le tarif de seconde classe pour le parcours qu'ils désirent effectuer suivant la tarification générale (a) pour les voyageurs non munis de tickets ou (b) pour les voyageurs munis de tickets.

4° TARIFS DES MUTILÉS ET AVEUGLES DE GUERRE.

Les mutilés et aveugles de guerre, titulaires de la carte de priorité, qui ne sont pas porteurs des tic-

kets spéciaux mentionnés ci-dessous, paient, à toutes places, le prix de la 2^e classe suivant la tarification générale (a) s'ils ne sont pas munis de tickets ordinaires ou (b) s'ils sont munis de tickets ordinaires.

Les mutilés et aveugles de guerre, porteurs de la carte de priorité, peuvent bénéficier des tarifs réduits ci-après à toutes places :

- o 30 pour une section ;
- o 40 pour deux sections ;
- o 50 pour plus de deux sections .

à la condition d'acquitter le prix de leur place au moyen de tickets spéciaux de mutilés détachés de carnets qu'ils devront acheter à l'avance (1).

Les mutilés et aveugles de guerre, visés par l'article 10 de la Loi du 31 Mars 1919, pourront se faire accompagner d'un guide transporté gratuitement.

5° AVEUGLES CIVILS (2).

Les aveugles civils acquittent le prix de leur place dans les mêmes conditions que les voyageurs ordinaires selon les tarifications générales (a) s'ils ne sont pas munis de carnets de tickets ou (b) s'ils sont munis de tickets.

Ils pourront se faire accompagner d'un guide transporté gratuitement.

(1) Un avenant du 16 Janvier 1928 a rendu ces tarifs applicables à toutes les lignes intra-muros.

(2) Aux termes du même avenant du 16 Janvier, les aveugles civils bénéficient des tarifs appliqués aux mutilés de guerre à 100 o/o.

6° VALIDITÉ DES TICKETS.

Les tickets, qu'ils aient été détachés d'un carnet de tickets ordinaire ou spécial entre les mains du voyageur ou qu'ils aient été détachés d'un rouleau de tickets entre les mains du receveur, doivent, pour être valables pour le parcours à effectuer, être compostés par le receveur auquel les voyageurs doivent présenter le nombre de tickets correspondant au prix de leur place. Les tickets compostés doivent être présentés à toute réquisition des agents de la Société. Seul, le compostage constitue le paiement du prix de la place occupée par le voyageur.

En attendant la généralisation du nouveau système sur toutes les lignes intra-muros, les tickets, sur les lignes non munies d'appareils oblitérateurs enregistreurs, sont acceptés en paiement du prix de la place.

7° TARIFS DES LIGNES OÙ L'APPAREIL N'EST PAS EN USAGE.

Sur les lignes non munies d'appareils oblitérateurs enregistreurs, l'achat préalable du carnet de tickets ne sera pas obligatoire et les voyageurs non munis de tickets continueront à payer les tarifs actuellement en vigueur. Les tickets remis par les voyageurs en paiement du prix de leur place seront échangés par le receveur contre un ticket ordinaire.

*
* *

Les tarifs ordinaires ne sont pas les seuls appliqués

sur le réseau des transports en commun à la surface. Quelques lignes — peu nombreuses d'ailleurs — comportent des tarifs spéciaux. Il en est ainsi notamment pour les lignes 44, 112, 88 et pour la ligne de Paris à Arpajon.

D'autre part, sur les lignes 58, EV, EM (partie Rueil (Ville)-Rueil (Gare)), 88, et ligne de Paris à Arpajon, il est délivré des cartes d'abonnement mensuel, trimestriel, semestriel et annuel.

Des abonnements scolaires sont délivrés sur les lignes 113, 114, 116, 118, 119, 120, 121 et 122.

Des billets aller et retour sont délivrés toute la journée sur les lignes 58, EV, EM et 44.

Les colis sont acceptés, sous certaines conditions de dimensions et de poids, sur les plateformes des omnibus et tramways desservant les Halles.

Sur l'ensemble des lignes de tramways et d'omnibus, les tarifs sont doublés dans les trains partant des terminus ou de la barrière, d'après l'horaire, après minuit et demie ou avant 5 heures du matin.

Toutefois, dans les services de tramways dits des Halles, le tarif doublé de 2^e classe est seul perçu à toutes places.

Sur les omnibus de nuit (entre le Châtelet et les principales portes de Paris) il est perçu un tarif unique de 2 fr. 50.

Sur les lignes 58, EV et EM, les militaires en tenue peuvent voyager à tarifs réduits. Le transport des marchandises et messageries n'a lieu que sur les lignes du groupe de Saint-Germain et la ligne de Paris à Arpajon.

Enfin, sur quelques lignes (43, 91, 92, 35, 62 bis, 63 et 64) les voyageurs bénéficient de billets de correspondance ; sur d'autres circulent aux heures d'affluence, des trains à tarif uniforme de 2^e classe, etc...

*
* *

Les résultats obtenus par la nouvelle exploitation des transports en commun ont été tout à l'avantage des habitants de la région parisienne. Objet d'améliorations constantes depuis 1921, les communications dans Paris et de Paris avec sa banlieue sont maintenant assurées dans des conditions satisfaisantes.

L'augmentation du nombre des lignes en service, la mise en circulation de nouvelles voitures dotées des derniers perfectionnements techniques, l'unification des types de matériel, l'emploi de méthodes d'exploitation plus rationnelles ont contribué à rendre les déplacements plus faciles et plus agréables. Si la réorganisation des transports a été si complète et si rapide, ne doit-on pas cependant l'attribuer à une cause plus générale ?

Au cours de la controverse doctrinale que nous avons rapportée sur les avantages et les inconvénients respectifs des modes d'exploitation, il est apparu qu'en raison de son caractère mixte d'industrie privée et de service public, le régime de la conces-

sion était souvent une source de conflits d'intérêts entre le concédant, le concessionnaire et le public. L'histoire des transports en commun jusqu'en 1921 en offre de nombreux exemples.

Le régime actuel est fondé sur le principe que les transports en commun sont avant tout un service public. Le souci constant de réaliser la meilleure adaptation de l'outil de transport à sa fonction est marquée par les pouvoirs de décision et de contrôle qui ont été conférés en vertu de la convention d'affermage aux conseillers généraux de la Seine, représentants élus et défenseurs des intérêts généraux. Il n'est donc pas exagéré de penser que l'adoption de la régie intéressée a contribué à doter le public des commodités dont il bénéficie à l'heure actuelle.

Le personnel tout autant que les voyageurs tire avantage de la réforme opérée en 1920 : il a vu sa situation s'améliorer de façon très sensible et se rapprocher, tant au point de vue des salaires que des avantages accessoires (commissionnement, retraites, congés, etc...) du régime dont jouissent les fonctionnaires de l'Etat ou de la Préfecture de la Seine.

Mais, en face de ces améliorations, il convient de faire figurer les sacrifices financiers que le Département a dû consentir pour couvrir le déficit annuel. Devant l'importance de celui-ci, ne peut-on être tenté de dire que la réorganisation des transports a été payée trop cher.

Pour porter sur ce point un jugement équitable, il faudrait pouvoir déterminer les recouvrements que l'amélioration des conditions de transport a permis

au Département d'opérer par ailleurs et les déduire des dépenses engagées pour la réorganisation. En cette matière, comme en bien d'autres, les bénéfices pécuniaires ne sont pas les seuls dont on doit tenir compte. Il est bien peu de réformes sociales, par exemple, qui ne soient onéreuses et pourtant il serait injuste et faux de les considérer comme des opérations purement déficitaires.

Sans même vouloir tenir compte des répercussions considérables qu'exercent directement ou par incidence, de bons moyens de transport dans les domaines les plus divers (1) — crise du logement, exode des habitants vers la banlieue, démocratisation de l'instruction supérieure et des plaisirs, hygiène, etc... — il est incontestable qu'au point de vue économique ils permettent une plus grande activité générale. Or, celle-ci est la source de transactions et de richesses nouvelles sur lesquelles sont perçues des taxes dont le produit se retrouve dans le budget départemental.

D'autre part, si l'on considère les bilans de la S.T.C.R.P., on remarque que les déficits d'exploitation, contrairement à une opinion courante, sont relativement peu élevés. Par contre, les charges financières représentent la presque totalité du déficit. Elles grèvent lourdement l'entreprise et constituent le principal obstacle à la réalisation de l'équilibre financier de la S.T.C.R.P. Elles comprennent non seu-

(1) G. Dausset. Rapport au 17^e Congrès International de tramways et chemins de fer d'intérêt local : L'influence des nouveaux modes de transports en commun sur le développement et l'extension des grandes cités (Oslo, 2-5 juillet 1912).

lement les annuités de rachat, mais encore les annuités nécessaires au service des emprunts français et anglo-américains.

Or, ces emprunts ont été contractés pour remettre le réseau en état. Ils auraient été inutiles si le matériel, les voies, toutes les installations de l'exploitation, avaient été maintenus en parfait état d'entretien pendant la guerre. Les circonstances économiques, cause originelle du rachat et des emprunts, doivent être invoquées pour le moins comme des circonstances atténuantes au jugement à formuler sur la gestion financière de l'entreprise.

*
* *

Diverses suggestions ont été émises en vue de remédier au déficit. D'aucuns ont préconisé d'établir une discrimination entre les lignes de façon à supprimer celles dont les recettes n'équilibrent pas les dépenses. D'autres voudraient qu'il soit procédé à une majoration des tarifs proportionnelle au déficit qu'ils considèrent comme la preuve que les voyageurs n'acquittent que partiellement le prix du service rendu. Mais les raisonnements qui étayent ces systèmes sont spécieux et on peut douter de l'efficacité des mesures préconisées. D'une part, la suppression des lignes déficitaires se heurte à une grave objection : la plupart desservent dans la banlieue des régions en voie de peuplement dont il ne faut pas entraver le développement. Elles facilitent le décongestionnement de Paris et, dans bien des cas d'ailleurs, leur rendement accuse une progression cons-

tante. D'autre part, l'expérience a montré que des tarifs trop élevés pouvaient entraîner une diminution importante du nombre des voyageurs et, par voie de conséquence, du chiffre des recettes.

Peut-on du moins envisager des compressions dans les divers chapitres des dépenses d'exploitation? Sur la consommation de force motrice et de matières premières des économies appréciables ont déjà été effectuées et il semble bien qu'on en ait atteint l'extrême limite. Les impôts, acquittés en vertu de textes législatifs, ne peuvent évidemment pas être réduits. Quant aux salaires, fixés par le Conseil Général, ils doivent toujours rester en harmonie avec le coût de la vie. Leur progression a été à la fois constante et rapide depuis 1914 et aujourd'hui leur montant représente 66 %, soit les 2/3 des dépenses d'exploitation.

Tant que ce pourcentage sera aussi élevé, la poursuite de l'équilibre financier rencontrera des difficultés qui, dans les circonstances actuelles, paraissent insurmontables.

*
* *

Ce phénomène n'est d'ailleurs pas propre à la S.T.C.R.P. Il rend impossible, dans tous les pays l'équilibre financier de toutes les exploitations de transport à la surface. Partout en effet, le taux des salaires n'a cessé de monter depuis le début du XX^e siècle. Cette hausse, accélérée par la guerre, a fini par compromettre partout très sérieusement la prospérité des entreprises.

Aux Etats-Unis, ce déclin financier a été plus rapide qu'ailleurs en raison de la concurrence résultant du nombre croissant des voitures particulières. Les Compagnies de tramways eurent particulièrement à souffrir de cette situation. Des sociétés se formèrent en 1914, 1915, 1916 pour l'exploitation de petits véhicules de 7 à 8 places dénommés « jitneys ». Suivant le même itinéraire, à une vitesse supérieure et à un tarif sensiblement équivalent à celui des tramways, les jitneys conquièrent rapidement la faveur du public surtout dans les agglomérations américaines du Sud et du Sud-Ouest.

Au cours de ces 3 années, 18 % de ces Compagnies déposèrent leur bilan ou furent placées sous séquestre. Pour remédier (1) à la situation précaire dans laquelle se trouvaient la plupart des autres entreprises, un ingénieur M. C. O. Birney imagina alors un tramway très léger, à deux essieux parallèles, de construction entièrement métallique, et fonctionnant avec un seul agent. A cet effet, le nouveau véhicule était doté d'un certain nombre de dispositifs de sécurité et d'appareils automatiques de perception des places et d'enregistrement du nombre des voyageurs.

Le safety-car de Burney qui connut le succès dès son apparition, a beaucoup évolué depuis son origine. En 1922, le véhicule à essieux parallèles a été rem-

(1) Une tentative couronnée de succès avait été faite à partir de 1913 sur le réseau de Ballarat et Sandigo, en Australie.

placé presque partout par une voiture à boggie, plus souple, plus vaste, plus confortable. Les dispositifs spéciaux ont été l'objet de perfectionnements constants.

Non seulement les tramways, mais presque tous les omnibus automobiles des Etats-Unis fonctionnent maintenant avec un seul agent. Le risque d'accidents a été diminué tant par l'augmentation de la puissance des freins, que par la commande pneumatique des portes et du marche-pied. Les statistiques américaines sont d'ailleurs probantes à cet égard ; malgré les difficultés croissantes de la circulation, elles accusent une réduction sensible du nombre des accidents ; ce résultat est dû à la fois au perfectionnement des organes de sécurité, au groupement de tous les appareils dans les mains d'un seul agent, à l'uni-responsabilité du machiniste.

D'autre part, un des problèmes les plus délicats résolu par l'ingéniosité des Américains a été la perception du prix des places et l'enregistrement des sommes perçues.

Le machiniste, ne pouvant assumer simultanément les fonctions de conducteur et de receveur, doit percevoir obligatoirement le prix des places à l'arrêt du véhicule, lorsque, ayant serré ses freins, il peut abandonner les appareils de conduite. Il en résulte un accroissement de la durée de stationnement et une diminution de la vitesse commerciale.

Pour réduire au strict minimum le temps nécessaire à la perception des places, divers appareils ont été imaginés : compteurs de voya-

geurs, appareils pour recevoir la monnaie (fare-box) appareils émetteurs de billets, changeurs de monnaie, appareils recevant la monnaie et émettant des billets. Ils font le plus grand honneur à l'esprit inventif des Américains, mais leur emploi a été grandement facilité par l'établissement d'un tarif uniforme par section et même d'un tarif unique.

L'emploi du véhicule comportant un seul agent se généralise de plus en plus aux Etats-Unis. Dans son rapport sur cette question au XXI^e Congrès de l'Union Internationale de Tramways, de Chemins de Fer d'intérêt local et de Transports publics Automobiles, M. Bacqueyrissé, Directeur Général de la S.T. C.R.P. note : « Près de 25.000 véhicules sur rails, représentant plus de 30 % de l'effectif des tramways américains et la presque totalité des omnibus automobiles, soit 80.000 unités, sont actuellement utilisés avec un seul agent assurant à la fois la conduite et la perception des places. »



Sauf en Hollande, les tramways à un seul agent ne sont guère utilisés en Europe. En France, ils sont encore à l'essai. Par contre, les omnibus automobiles à un seul agent se répandent de plus en plus ; il en existe deux types dans la région parisienne (25 à 28 places) ; ils desservent la banlieue. Le plus souvent un prix unique est perçu sur ces véhicules. C'est la tarification qui constitue en effet la plus grande diffi-

culté à la mise en service du véhicule à un seul agent. L'expérience américaine n'a pu réussir qu'avec un mode de tarification très simple. L'introduction de cette réforme en France serait d'ailleurs vaine, si elle n'était précédée de l'institution de la classe unique.

La dualité des classes n'est pas, en effet, sans inconvénient. Tout d'abord, la place offerte en 1^{re} classe est moins rémunératrice, en moyenne, que celle de la 2^e classe, étant moins souvent occupée dans l'ensemble. Son rendement n'est supérieur qu'aux heures de charge, alors que les voyageurs, pour éviter l'attente, se résignent contre leur gré, à occuper les places de 1^{re} classe, tandis qu'ils préféreraient voyager à meilleur marché. D'autre part, l'existence de deux catégories de voyageurs oblige les receveurs à faire l'appel des numéros d'ordre même si le nombre total des places vacantes est supérieur à celui des voyageurs qui se présentent. Il en résulte un ralentissement du service préjudiciable à la fois aux voyageurs et à la bonne marche du service.

Un essai partiel de suppression des 1^{res} classes a été tenté au mois d'août 1925 dans le département de la Seine sur les tramways, mais a dû être abandonné. L'échec de la tentative faite à cette époque n'est d'ailleurs pas probant, car il tient essentiellement à ce que la réforme était liée à l'application d'un tarif majoré le dimanche, lequel avait suscité une campagne de presse et de violentes protestations de la part des usagers.

Lorsque la question se posera à nouveau, elle

pourra être liée à celle de la suppression des tarifs différents qui compliquent singulièrement la tâche du receveur (actuellement certaines lignes ont jusqu'à 17 tarifs différents). Le tarif unique conjugué avec le système de carnets de tickets simplifierait le travail de perception.

Il serait alors possible, du moins sur la plupart des lignes, d'utiliser un seul agent par voiture. Si l'on considère que les salaires des machinistes et receveurs de la S.T.C.R.P., y compris tous avantages accessoires, s'élèvent environ à 200.000.000 de francs, et ceux des contrôleurs, dont le nombre pourrait également être réduit, à 35.000.000 de francs, on voit l'économie qui en résulterait pour l'exploitation qui deviendrait ainsi largement rémunératrice.

CHAPITRE V

L'AVENIR DES TRANSPORTS EN COMMUN

A la fin de cette étude sur les transports en commun dans la région parisienne, il convient de se demander quel avenir est réservé à ce grand service public. Poser cette question, c'est soulever celle du développement futur de l'agglomération parisienne.

La population de Paris a quintuplé d'importance au cours du XIX^e siècle. Peut-on affirmer que cette progression continuera dans l'avenir et pendant de longues années ? Des économistes, pour illustrer leurs théories, ou des urbanistes, pour donner le prestige de l'utilité publique à leurs programmes de grands travaux d'aménagement n'ont pas reculé devant cette affirmation. D'aucuns ont prédit pour 1970 une population de 15 millions d'habitants à répartir sur une superficie de 80.000 hectares, soit deux fois celle du Département de la Seine. Les moins ambi-

tieux prévoient pour la même époque une population de 6 à 8 millions d'habitants.

Mais ce ne sont là que des hypothèses dont un examen plus approfondi et plus impartial des phénomènes économiques montre l'incertitude.

La croissance de Paris au xix^e siècle fut extrêmement hâtive et due à des causes d'ordre politique et social. Comme l'a dit M. Lucien Romier (1) « elle
« ne s'appuya qu'en partie sur le développement de
« l'activité générale et de l'accroissement de la po-
« pulation du pays, le nombre des Français n'a mê-
« me pas doublé depuis cent ans. Le phénomène
« parisien diffère de celui qui, par exemple, fit gran-
« dir Berlin avec l'épanouissement de l'Allemagne
« impériale ».

Le même auteur s'interrogeant sur le destin futur de Paris ne craint pas d'affirmer que « Paris, après
« avoir atteint le sommet de sa fortune, devra se dé-
« fendre, demain ou après-demain, contre des causes
« profondes de dépérissement ».

Pour lutter contre un amoindrissement dont la grande ville donne déjà quelques signes, Paris devra, dans l'avenir, faire effort pour s'adapter aux grands courants internationaux. Cet effort consistera essentiellement dans la construction d'un port. Pour ressaisir le trafic entre l'Océan et la Manche d'une part, la Belgique, la Hollande et l'Europe centrale, d'autre part, Paris devra revenir à ses origines nautiques attestées par ses armoiries. Les grandes villes du

(1) Explication de notre temps.

Moyen Age qui ne se sont pas trouvées sur les grands courants commerciaux ont été condamnées à décliner rapidement. Plus tard, sous la Renaissance, l'extraordinaire fortune de villes comme Orléans, Tours, Bourges, Blois, etc., n'a-t-elle pas été due au fait que le bassin de la Loire était le centre économique de la France, et la somnolence où nous les voyons aujourd'hui ne vient-elle pas de ce que l'axe des intérêts économiques s'est déplacé ?

Aux causes qui pourront, dans un avenir plus ou moins éloigné, arrêter le développement de Paris si les Pouvoirs Publics ne réagissent pas, il faut ajouter, comme le fait M. Lucien Romier, la renaissance des petites villes « Les facilités grandissantes des communications, souligne également M. Jean Brunhes (1), peuvent et doivent de plus en plus favoriser les petites villes. Sous le régime d'une concentration trop élémentaire des voies de relation et de transport, elles ont périclité, mais voilà que l'automobile et la renaissance de notre réseau routier ont ouvert pour elle un nouvel âge ; elles peuvent et doivent revivre... » D'autant plus que les grandes cités ne détiennent plus le monopole des commodités qui rendent la vie agréable : voirie bien entretenue, distribution d'eau, de gaz, d'électricité, établissements de plaisir, d'enseignement, etc... se trouvent maintenant dans les plus petites localités.

Or, l'augmentation des grandes agglomérations

(1) Préface du livre de Pierre de Pressac « Les Forces Historiques de la France ».

urbaines se maintient et s'accroît, non par l'excès de la natalité sur la mortalité, mais par l'afflux des habitants des petites villes et des campagnes. Il n'est donc pas possible d'évaluer, même approximativement, la progression de la population dans la région parisienne à l'avenir. Mais, dut-elle marquer un arrêt, il faudrait se garder de conclure à une diminution du rôle dévolu aux transports en commun. Le trafic s'accroît dans une proportion bien supérieure à l'augmentation du nombre d'habitants. Le tableau ci-après fait ressortir la généralité du phé-

VILLES	ANNEES- DE COMPARAISON	POPULATION		% D'AUGM DE LA POPULA- TION	VOYAGEURS TRANSPORTÉS		% D'AUGM DU NOMBRE DE VOYAGEURS
Agglomération parisienne ..	1861-1926	1.953.660	4.628.637	137	81.875.221	1.850.000.000	2.159
Marseille	1876-1926	318.868	652.196	104	7.027.119	153.111.951	2.079
Le Havre	1895-1910	130.448	178.956	35	8.670.227	17.554.006	102
New-York	1860-1910	1.174.770	4.766.883	300	50.830.000	1.531.282.000	2.912
Bâle	1895-1910	102.000	155.000	52	3.000.000	20.107.421	570
Gênes	1901-1910	400.000	440.000	10	29.486.946	63.856.812	116
Bruxelles	1890-1910	500.000	900.000	80	16.194.709	127.653.491	688
Sheffield	1898-1910	384.272	470.958	29	9.643.475	78.620.798	715
Berlin	1875-1910	1.104.170	3.377.015	232	15.375.064	427.700.000	2.681

nomène et montre, en particulier, que, de 1861 à 1926, le pourcentage d'augmentation du nombre des voyageurs à Paris a été de 2.159 % alors que pour la même période la progression de la population était de 137 %.

Le besoin de transport rapide correspond, en effet, quoi qu'en ait dit M. Gaston Cadoux (1) à autre chose qu'à une manie de blasés et de snobs qui aurait contaminé, à la manière d'une épidémie, tou-

(1) La vie des grandes capitales.

tes les classes de la Société. Il a sa source même aux nécessités les plus impérieuses et les plus profondes de la vie moderne. M. Charles Gide l'avait bien compris quand il écrivait que le transport devrait figurer parmi les quatre biens accessibles à tous, à côté de l'air, l'eau et la lumière.

Au fur et à mesure, en effet, que l'activité humaine se fait plus intense et plus dispersée, par suite de l'extrême spécialisation des fonctions qui est la caractéristique même du progrès, les économies de temps deviennent de plus en plus précieuses. C'est, à notre époque plus qu'à toute autre que l'adage anglais « le temps est de l'argent » a pris tout son sens. L'attrait exercé par la possibilité d'arriver vite — au sens propre s'entend — est si fort aujourd'hui, où chacun se targue cependant de pratiquer les sports, que beaucoup de gens semblent avoir renoncé au plaisir hygiénique de la marche. Un dépouillement opéré à l'aide des billets récoltés dans les corbeilles à la sortie des stations a montré que le parcours moyen accompli par un voyageur du Métropolitain est de 4 km. 300. Beaucoup de parcours ne dépassent donc pas 2 km., soit une durée de 25 minutes pour un marcheur moyen. Les personnes qui usent des transports à la surface pour parcourir une section, c'est-à-dire une distance relativement courte, n'excédant pas quelquefois 1 km. 500, constituent également la majorité.

Aussi bien, le nombre de voyages par habitant est-il en progression constante. Corroborant le tableau précédent, le tableau ci-après montre qu'après

avoir été inférieur à 100 avant 1900, il est de 393 en 1926.

Développement des moyens de transport (à la surface et souterrains)
de la Région Parisienne de 1856 à 1926 (1)

ANNÉES	POPULATION	VOYAGEURS TRANSPORTÉS	KILOMÈTRES VOITURES PARCOURUS	RECETTES ENCAISSÉES	NOMBRE DE VOYAGES PAR HABITANT	DÉPENSE PAR HABITANT
1856	1.727.419	49.590.421	14.313.000	10.931.391	20	6
1861	1.953.660	81.875.221	19.105.000	15.635.038	42	3
1866	2.150.916	113.554.396	24.078.000	21.326.022	53	10
1872	2.220.060	113.699.179	23.394.000	21.304.824	51	9
1876	2.410.849	144.988.789	27.635.000	27.731.478	60	11
1881	2.799.329	247.019.312	36.457.000	42.751.936	88	15
1886	2.961.089	241.157.094	34.918.000	41.949.098	81	14
1891	3.141.595	257.008.431	38.339.718	45.227.864	82	14
1896	3.340.514	312.443.871	46.926.693	54.538.351	96	16
1901	3.669.930	436.523.372	86.817.010	78.060.160	132	21
1906	3.848.618	682.161.631	120.225.122	105.430.079	177	27
1911	4.154.042	915.896.820	178.313.927	137.613.994	220	33
1921	4.411.691	1.385.619.054	212.514.943	442.297.751	314	100
1926	4.628.687	1.820.780.027	261.259.060	894.055.876	393	193

Une fois de plus se vérifie la réciproque du principe souvent énoncé en biologie suivant lequel la fonction crée l'organe.

En outre, une nouvelle catégorie de personnes est venue, au cours de ces dernières années, accroître la clientèle des transports. Une des conséquences les plus caractéristiques et les plus frappantes des modifications apportées par la guerre à la vie sociale a été, en effet, l'obligation fréquente pour les femmes, à quelque milieu qu'elles appartiennent, d'abandonner leur foyer pour travailler au dehors. Ce changement si complet et si brusque dans des façons de vivre séculaires a retenu l'attention des sociologues et des moralistes qui y ont vu une véri-

(1) Non compris les voyageurs transportés par les services de banlieue des grandes compagnies de chemins de fer.

table révolution dans les mœurs. En tout cas, un nouvel afflux en est résulté pour les transports en commun. Cet accroissement se trouve d'ailleurs limité par la répugnance qu'éprouve la femme, pour des raisons de sentiment et d'économie domestique, à chercher du travail trop loin de son domicile.

Enfin, la crise qui a bouleversé le monde a donné, sous l'influence de la loi de 8 heures et du prix modique des transports après guerre, une vigueur nouvelle au mouvement centrifuge qui pousse les habitants des villes à se loger loin du centre de la cité réservé de plus en plus exclusivement aux grandes administrations, magasins, banques, lieux de plaisir. Travailler dans un lieu, demeurer dans un autre, est devenu le trait caractéristique de la vie citadine.

Ce phénomène date de l'apparition des transports urbains. Il faut, pour qu'il se produise, que la cité soit arrivée à un certain stade de son développement et qu'elle soit dotée de transports rapides et peu coûteux. En fait, il a pu être observé dans toutes les métropoles et, en raison de son universalité même, il présente tous les caractères d'une véritable loi démographique.

Les résultats fournis par les recensements périodiques permettent de mesurer l'importance du mouvement qui entraîne la population du centre vers la périphérie. Le tableau ci-après, qui met en regard le chiffre de la densité des quartiers de Paris à différentes époques, montre que le centre (1^{er}, 2^e, 3^e,

DENSITÉ DES QUARTIERS DE PARIS A DIFFÉRENTES ÉPOQUES

QUARTIERS	NOMBRE D'HABITANTS A L'HECTARE					VARIATION en % 1921/1911.	VARIATION en % 1926/1921
	1861	1901	1911	1921	1926		
1 Saint-Germain l'Auxerrois.....	117	86	71	64	58	— 9,8	— 9,3
2 Halles	1.031	735	698	630	590	— 9,7	— 6,3
3 Palais-Royal	782	469	430	355	290	— 17,4	— 18,3
4 Place Vendôme	519	450	424	381	313	— 10,1	— 17,3
1 ^{er} Arrondissement.	471	325	310	275	244	— 11,1	— 11,2
5 Gaillon	612	386	314	241	300	— 23,2	— 17
6 Vivienne	628	453	419	369	305	— 11,9	— 17,3
7 Mail	842	625	582	510	446	— 12,3	— 12,5
8 Bonne-Nouvelle	1.159	1.049	1.031	939	882	— 8,9	— 6
2 ^e Arrondissement.	837	659	619	546	490	— 11,7	— 10,2
9 Arts et Métiers.....	1.039	796	767	707	667	— 7,8	— 6
10 Enfants-Rouges	795	765	742	684	643	— 10,5	— 3,4
11 Archives	602	617	584	525	513	— 10,1	— 2,2
12 Sainte-Avoie	1.089	1.037	1.004	861	819	— 14,2	— 4,8
3 ^e Arrondissement.	854	777	748	669	641	— 10,5	— 4,2
13 Saint-Merri	835	773	747	665	633	— 10,9	— 4,8
14 Saint-Gervais	1.067	1.031	1.062	957	905	— 9,3	— 5,4
15 Arsenal	352	417	425	394	384	— 8	— 1,7
16 Notre-Dame	596	371	354	352	312	— 0,5	— 11,2
4 ^e Arrondissement.	693	641	641	586	555	— 9,3	— 5,2
17 Saint-Victor	466	478	479	471	466	— 1,6	— 1
18 Jardin des Plantes.....	239	357	377	376	371	+ 0,1	— 1,8
19 Val-de-Grâce	387	516	530	541	547	+ 2	+ 1,1
20 Sorbonne	824	656	637	626	621	— 1,7	— 0,8
5 ^e Arrondissement.	432	478	487	487	484	—	— 0,6
21 Monnaie	736	682	669	635	629	— 4,6	— 1,4
22 Odéon	307	311	319	305	303	— 4,3	— 0,6
23 Notre-Dame des Champs.....	409	545	537	548	542	+ 2	— 1
24 St-Germain-des-Prés	674	572	581	560	554	— 3,6	— 1
6 ^e Arrondissement.	454	487	488	481	476	— 1,4	— 1
25 St-Thomas-d'Aquin	343	340	356	329	338	— 7,5	+ 2,7
26 Invalides	141	155	146	146	142	—	— 2,7
27 Ecole Militaire	144	254	247	287	288	+ 16,2	+ 0,3
28 Gros-Cailhou	141	282	311	333	334	+ 7	+ 0,3
7 ^e Arrondissement.	181	254	263	273	274	+ 3,8	+ 0,4
29 Champs-Élysées	64	145	140	131	127	— 6,4	— 3
30 Faubourg du Roule.....	119	337	343	328	303	— 4,3	— 7,6
31 Madeleine	356	324	298	261	236	— 12,4	— 9,5
32 Europe	154	346	342	324	316	— 5,2	— 2,4
8 ^e Arrondissement.	183	281	274	255	241	— 6,9	— 5,4
33 Saint-Georges	469	538	546	530	518	— 2,9	— 2,2
34 Chaussée-d'Antin	454	384	392	259	237	— 14,2	— 8,5
35 Faubourg Montmartre.....	618	562	545	477	441	— 12,1	— 7,5
36 Rochecouart	512	916	924	914	872	— 1	— 4,5
9 ^e Arrondissement.	504	582	561	532	502	— 5,1	— 5,6
37 St-Vincent-de-Paul	244	443	438	418	402	— 4,5	— 3,8
38 Porte-St-Denis	635	610	590	556	516	— 5,7	— 7,1
39 Porte-St-Martin	568	716	690	687	655	— 0,4	— 4,6
40 Hôpital Saint-Louis.....	315	489	482	461	433	— 4,3	— 4,9
10 ^e Arrondissement.	397	541	528	509	484	— 3,6	— 4,9
41 Folie-Méricourt	525	832	832	788	761	— 3,2	— 3,4
42 Saint-Ambroise	317	612	611	584	570	— 4,4	— 2,4

4^e arrt.) n'a cessé de se dépeupler au cours de ces 40 dernières années.

QUARTIERS	NOMBRE D'HABITANTS A L'HECTARE					VARIATION	VARIATION
	1861	1901	1911	1921	1926	en % 1921/1911.	en % 1926/1921.
43 Roquette	338	666	678	638	627	— 8,8	— 1,7
44 Sainte-Marguerite	252	571	592	565	547	— 4,5	— 3,1
1 ^{er} Arrondissement.	348	662	671	636	620	— 5,2	— 2,5
45 Bal-Air	40	164	228	236	237	+ 3,5	+ 0,8
46 Piepus	105	307	356	378	382	+ 4,7	+ 2,4
47 Bercy	77	68	72	66	64	— 8,8	— 3
48 Quinze-Vingts	246	386	421	407	410	— 4	+ 0,7
2 ^e Arrondissement.	115	228	265	267	270	+ 0,7	+ 1,1
49 Scipitrière	130	211	222	235	237	+ 5,8	+ 0,8
50 Gare	51	175	190	194	191	+ 2,1	— 1,5
51 Meisson-Blanche	105	227	270	301	332	+ 11,4	+ 10,3
52 Groulebarbe	133	241	270	274	277	+ 1	+ 1
3 ^e Arrondissement.	90	204	227	241	249	+ 6,1	+ 3,2
53 Montparnasse	141	288	295	290	284	— 1,7	— 2
54 Santé	44	115	131	146	170	+ 11,4	+ 16,4
55 Petit-Montrouge	107	315	374	414	408	+ 10,6	— 1,4
56 Plaisance	145	453	531	549	542	+ 3,3	— 1,2
4 ^e Arrondissement.	113	307	352	369	369	+ 4,8	0
57 Saint-Lambert	53	155	221	293	312	+ 32,5	+ 6,4
58 Necker	131	328	399	400	395	+ 0,2	— 1,2
59 Grenelle	107	282	347	373	383	+ 7,4	+ 2,6
60 Javel	38	131	182	210	220	+ 15,3	+ 4,7
5 ^e Arrondissement.	77	212	276	318	322	+ 13	+ 3,2
61 Auteuil	26	120	156	183	196	+ 17,3	+ 7,1
62 Muette	76	186	251	285	291	+ 13,5	+ 2,1
63 Porte-Dauphine	26	176	211	228	228	+ 7,1	+ 0,8
64 Chaillot	91	233	259	246	250	— 5	+ 1,6
6 ^e Arrondissement.	518	170	311	299	336	+ 8,5	+ 3,1
65 Ternes	133	421	441	460	468	+ 4,3	— 0,4
66 Plaine-Monceau	64	325	349	379	375	+ 8,5	— 1
67 Batignolles	297	537	545	551	537	+ 1	— 2,5
68 Epinettes	170	591	626	615	615	— 1,7	0
7 ^e Arrondissement.	169	463	485	496	491	+ 2,3	— 1
69 Grandes-Carrières	147	419	512	551	552	+ 7,6	+ 0,1
70 Clignancourt	261	780	776	810	780	+ 4,3	— 3,7
71 Goutte-d'Or	322	511	503	498	490	— 0,9	— 1,6
72 La Chapelle	112	243	239	231	222	— 3,3	— 3,8
8 ^e Arrondissement.	304	468	509	549	537	+ 8,8	— 2,2
73 La Villette	243	427	436	427	433	— 2	+ 1,4
74 Pont-de-Flandre	33	95	101	98	97	— 2,9	— 1
75 Amérique	81	192	232	254	276	+ 9,1	+ 8,6
76 Combai	236	376	415	390	377	— 6	— 3,2
9 ^e Arrondissement.	125	256	275	276	320	+ 0,4	+ 1,4
77 Belleville	348	671	705	701	693	— 0,5	— 1,1
78 Saint-Fargeau	31	122	149	183	191	+ 8,2	+ 4,3
79 Père-Lachaise	145	326	345	371	369	+ 7,5	— 0,5
80 Charonne	88	231	289	302	294	+ 4,4	— 2,6
10 ^e Arrondissement.	124	318	346	360	357	+ 4	— 0,8
TOTAL	213	248	370	372	368	+ 0,5	— 1,1

Après avoir bénéficié de l'exode qui vidait le centre, les quartiers voisins se sont dépeuplés à leur tour au profit de ceux de la périphérie. Progressivement, par ondes successives, le mouvement a atteint, puis dépassé la limite administrative de la cité. En sorte que dans l'intervalle de la période quinquennale comprise entre les deux derniers dénombrements, la population de Paris, qui atteint 2.871.429 habitants, accuse une diminution de 35.000 habitants. Treize arrondissements sont en régression, quatre se maintiennent à leurs chiffres précédents, les 13^e, 15^e et 16^e arrondissements sont seuls en progression sensible.

Par contre, ainsi que le montre le tableau ci-après, l'augmentation est, à une exception près, générale pour les communes du département de la Seine. En 1896, elles avaient au total 807.000 habitants; elles en ont 1.758.000 en 1926, accusant ainsi une augmentation de 951.000 habitants, soit 118 %.

La population de l'arrondissement de St-Denis qui était de 410.284 habitants en 1891, est passée successivement à 569.066 en 1901 et 745.763 en 1911. En 30 ans, de 1896 à 1926, elle s'est élevée de 454.116 à 992.625, soit une augmentation de 116 %.

L'arrondissement de Sceaux voit sa population croître suivant la même proportion. Le chiffre de 283.354 habitants en 1891, passe à 386.796 en 1901, à 519.169 en 1911. En 30 ans, de 1896 à 1926, elle s'est élevée de 325.614 à 736.094, soit une augmentation de 125 %.

Certaines localités dépendant de ces arrondisse-

ments ont gagné un nombre considérable d'habitants. Les chiffres limites sont donnés par Drancy qui s'accroît de 2.788 % et par Saint-Denis qui ac-

COMPARAISON DE LA POPULATION DES COMMUNES DU DÉPARTEMENT DE LA SEINE
EN 1896 ET EN 1926.

ARRONDISSEMENT DE SAINT-DENIS

COMMUNES	ANNÉE 1896.	ANNÉE 1926.	DIFFÉRENCE P. 100.
Asnières.....	24 016	52 609	+ 119
Aubervilliers.....	27 283	48 053	76
Bagnolet.....	7 116	26 538	272
Bobigny.....	1 672	11 412	582
Bois-Colombes.....	10 134	21 924	116
Bondy (1).....	4 417	26 202	409
Boulogne-Billancourt.....	37 088	75 559	103
Clichy.....	83 449	50 427	50
Colombes (2).....	16 835	63 135	278
Courbevoie.....	19 822	48 888	146
Drancy.....	1 090	31 489	2 788
Dugny.....	618	3 315	436
Épinay.....	2 863	11 475	300
Gennevilliers.....	7 368	24 120	90
Ile Saint-Denis.....	2 305	3 731	61
La Courneuve.....	1 796	10 297	473
Le Bourget.....	2 504	6 555	161
Les Lilas.....	7 375	18 109	147
Levallois-Perret.....	46 542	75 144	61
Nanterre.....	11 950	35 843	199
Neuilly.....	32 012	52 433	63
Noisy-le-Sec.....	6 021	18 835	134
Pantin.....	25 203	39 189	55
Pierrefitte.....	2 419	8 609	255
Pré-Saint-Gervais.....	9 308	15 465	66
Puteaux.....	19 935	37 958	95
Romainville.....	2 402	12 821	433
Rosny-sous-Bois.....	3 198	10 856	239
Saint-Denis.....	54 115	79 872	47
Saint-Ouen.....	30 504	52 467	72
Stains.....	2 723	10 081	270
Suresnes.....	6 019	22 209	166
Villemonble.....	4 922	13 650	179
Villetaneuse.....	710	1 844	149
Total.....	484 116	992 825	116

(1) Fusion depuis 1911, les communes de Bondy et de Pavillons-sous-Bois.

(2) Fusion depuis 1911, les communes de Colombes et de la Garenne-Colombes.

cuse une progression de 47 %. La densité de la population varie également d'une commune à l'autre. Ainsi, à Levallois-Perret (la plus forte) on compte 310 habitants à l'hectare et à Rungis, moins de un (la plus faible).

Enfin, les enclaves de l'agglomération parisienne dans les deux départements de Seine-et-Oise et de Seine-et-Marne, qui s'élèvent à environ 2.000 hecta-

COMPARAISON DE LA POPULATION DES COMMUNES DU DÉPARTEMENT DE LA SEINE
EN 1896 ET EN 1926

ARRONDISSEMENT DE SCEAUX

COMMUNES	ANNÉE 1896.	ANNÉE 1926.	DIFFÉRENCE P. 100.
Alfortville	11 449	24 896	+ 117
Antony	2 536	12 468	392
Arcueil-Cachan	7 064	22 388	216
Bagneux	1 742	5 414	210
Bonneuil	528	1 364	158
Bourg-la-Reine	9 605	7 346	103
Bry-sur-Marne	1 699	4 417	159
Champigny-sur-Marne	5 323	20 289	281
Charenton	16 630	20 891	65
Chatenay	1 613	2 966	83
Châtillon	3 057	7 488	145
Cheville-Larue	757	1 894	150
Choisy-le-Roi	9 754	23 634	137
Clamart	6 279	22 734	261
Crétell	4 235	9 612	128
Fontenay-aux-Roses	3 343	5 943	77
Fontenay-sous-Bois	7 199	23 531	226
Fresnes	850	3 722	338
Gentilly	6 099	14 311	134
Issy-les-Moulineaux	13 860	32 513	134
Ivry-sur-Seine	24 385	46 598	91
Joinville	5 046	12 031	138
Le Kremlin-Bicêtre	10 719	18 911	67
Le Perreux	8 335	20 429	145
Le Plessis-Robinson	478	2 209	380
L'Hay-les-Roses	814	4 094	402
Maisons-Alfort	9 416	25 108	164
Malakoff	10 848	23 817	119
Montreuil	26 522	58 521	120
Montrouge	14 174	26 310	65
Nogent-sur-Marne	9 460	19 765	108
Orly	890	3 691	314
Rungis	257	342	33
Saint-Mandé	13 130	21 477	63
Saint-Maur	20 262	49 745	145
Saint-Maurice	7 353	10 497	42
Sceaux	3 860	6 995	61
Thiais	2 767	5 787	109
Vanves	8 726	16 514	91
Villejuif	5 082	18 751	268
Vincennes	27 121	45 236	70
Vitry-sur-Seine	8 133	31 355	285
Total	325 614	736 094	126

res, ont vu également leur population s'accroître dans la même proportion : 215.851 habitants pour le département de Seine-et-Oise.

*
* *

Le mouvement centrifuge a eu des conséquences heureuses. Il remédie au surpeuplement dû, en majeure partie, à l'action centripète des chemins de fer et aux méfaits qui en résultent pour l'individu au point de vue moral et au point de vue physique. Au point de vue moral, psychologues et moralistes sont d'accord pour déplorer la dépravation des mœurs dans les grandes villes. Corroborant leurs affirmations, les annales judiciaires révèlent une proportion de crimes et de délits plus forts dans les grandes agglomérations que dans les campagnes. Dans le domaine physique, les constatations sont aussi décourageantes et, s'ils revenaient parmi nous, les philosophes du XVIII^e siècle, pourraient réitérer encore aujourd'hui les malédictions contenues dans l'Encyclopédie et l'Emile.

Ce n'est pas seulement la longévité des habitants des villes qui est en diminution sensible sur celle des campagnes, c'est la race même qui s'étirole davantage à chaque génération. Les observations faites par les médecins accusent unanimement dans la moyenne des habitants des cités une diminution de la taille, une poitrine plus étroite, une denture, une vue plus mauvaises que dans l'ensemble de la population.

A cet égard, la statistique sanitaire des quartiers de Paris et des communes du Département de la

Seine (1) fait ressortir par des tableaux concluants que c'est justement dans les quartiers et les communes où la densité est la plus forte que les maladies infantiles, la tuberculose, les cancers, les maladies épidémiques fauchent le plus d'existences humaines. En particulier, la proportion des décès par tuberculose est effrayante. Chaque année, sur 100 habitants des « îlots insalubres », 1 meurt de la tuberculose. Cette mortalité est 3 fois plus forte que dans l'ensemble de la Ville et quinze fois plus forte que dans le quartier des Champs-Élysées (2).

Or, les îlots insalubres à Paris sont au nombre de 17 et comprennent près de 4.300 immeubles habités par plus de 186.000 personnes. C'est 75.000 logements nouveaux qui seraient nécessaires, en se basant sur le fait qu'au recensement de 1926, la moyenne des personnes par ménage était de 2,45.

En dehors même de ces îlots, beaucoup trop de locaux réservés à l'habitation sont dépourvus de toute hygiène et n'offrent qu'un trop petit nombre de pièces, souvent exigües, étant donné l'importance des familles qu'elles abritent. Certes la crise du logement est un phénomène qui, depuis la guerre, en raison de l'arrêt de la construction, existe dans toutes les grandes villes, non seulement en France mais à l'étranger. Mais c'est à Paris, où se rencontre la plus forte coagulation humaine, que la crise est la plus aiguë. La densité de la population parisienne

(1) Voir annuaire statistique de la Ville de Paris.

(2) Ricard et Levêque. Une politique du logement.

au kilomètre carré s'élève en effet au chiffre record de 36.803 habitants. Pour la même superficie, Berlin ne compte que 27.397 habitants et Londres 14.796. A New-York, la densité de la population au kilomètre carré tombe à 6.266 habitants.

La crise du logement sévit également en banlieue et MM. Ricard et Lévêque (1) considérant comme « mal logées » les familles de 7 personnes ayant au plus 1/2 pièce par personne et les familles de 7 personnes et plus ayant moins d'une 1/2 pièce par personne ont pu dresser pour le Département de la Seine, le tableau suivant.

Villes	Habitants mal logés		Logements occupés par les mal logés	
	Nombre	Pourcentage par rapport à la population totale	Nombre	Pourcentage par rapport au nomb. des logements
Paris . .	670.000	24,7%	219.000	19 %
Autres Communes . . .	270.000	19 %	72.900	12,5%

Les chiffres donnés pour la banlieue ne représentent qu'une moyenne; en fait, le pourcentage des habitants mal logés est surtout très élevé dans les localités avoisinant la capitale et plus particulièrement dans celles du Nord et de l'Ouest. Dans ces cités, véritables grandes villes par le chiffre de leur population, l'ouvrier est venu s'installer, chassé du centre

(1) Ricard et Lévêque. Une politique du logement.

par l'accroissement de la rente foncière. Il a été bientôt rejoint par l'établissement industriel, impuissant à trouver au centre les terrains nécessaires à son exploitation. Et c'est ainsi qu'autour de la ville s'est formée une ceinture d'usines et de maisons ouvrières à étages, où les travailleurs vivent dans des conditions aussi malsaines qu'à Paris.

A l'insuffisance et à l'insalubrité des logements actuels, il n'y a qu'un remède : la construction de nouveaux immeubles. Mais, autant que les circonstances le permettront, aux maisons collectives à étage devront être préférées, dans l'avenir, les maisons familiales avec jardins, dont tous les urbanistes reconnaissent les avantages au point de vue de l'hygiène et de la morale. C'est dire que les emplacements nécessaires ne sauraient être trouvés dans Paris ni dans les communes circonvoisines, où les terrains disponibles seraient, en raison de leur rareté et de leur cherté, tout à fait impropres à cette affectation. Les nouvelles constructions devront donc être édifiées assez loin de Paris et de la banlieue immédiate, dans des régions où elles pourront bénéficier des meilleures conditions d'hygiène et d'esthétique. Mais, avant de bâtir, il sera nécessaire d'aménager de vastes étendues de terrains. Le programme de cet aménagement pourra être établi dans le cadre des lois du 14 mars 1919 et du 19 juillet 1924 relatifs à l'aménagement et à l'extension des villes.

Ces deux lois traduisaient déjà le souci des pouvoirs publics de diriger le développement des villes dans un sens favorable à l'hygiène et à l'esthétique.

La situation de la grande ville sous le rapport du logement s'aggravant chaque jour au point d'entraver la constitution de nouvelles familles et de mettre ainsi en péril l'avenir même de la race, une loi (Loi Loucheur du 13 juillet 1928) a été votée qui préconise la construction de 60.000 logements dans la Région Parisienne. Cette loi, par ses dispositions favorables à la construction, a fait déjà éclore un certain nombre de projets. Ceux qui semblent présenter le plus de chances d'avenir ont trait à la création de cités satellites, notamment à Saint-Germain, au Nord de Paris, à la Courneuve, et au Sud à Thiais.

Il ne suffit pas d'aménager les terrains à bâtir. Il est également indispensable de créer des moyens de transport entre les cités satellites projetées et Paris. C'est pour trouver de meilleures conditions d'existence qu'ouvriers et employés viendront peupler ces cités. Ils ne le feront que s'ils sont assurés de pouvoir se rendre à leur travail dans des conditions rapides, confortables et économiques. C'est là un problème capital dont M. Albert Thomas (1) a montré toute l'importance : « ...la journée de 8 heures constituera ou un facteur de progrès ou un « risque de régression sociale, selon que la vie ouvrière sera améliorée ou non. Pour que l'ouvrier « produise en 8 heures autant qu'il produisait hier « pendant une journée plus longue, il faut que sa « vie d'homme et de consommateur le maintienne

(1) Les documents du socialisme.

« en bonne santé, lui permette ardeur et joie au travail. Il ne faut pas qu'il perde le profit de la courte journée en de longues heures de transport. Il ne faut pas qu'il attende le départ d'un train à marche lente ou le passage irrégulier de trop rares tramways. Il ne faut pas qu'il trouve une habitation incommode dans une caserne surpeuplée ».

Intimement liées, les deux questions : aménagement et transports, doivent donc être étudiées parallèlement et, comme l'a dit M. André Mariage, Président du Conseil d'Administration de la S.T.C.R.P (1), « le développement des transports en commun doit se faire en harmonie avec l'extension de Paris ». Non seulement cette harmonie a toujours fait défaut dans le passé, mais aucun plan préalable n'a jamais présidé aux solutions apportées à ces deux questions.

— Les résultats de cette imprévoyance ont été désastreux à tous points de vue. On a laissé se constituer autour de Paris des lotissements défectueux manquant de voies de communication et dépourvus d'esthétique. Ce n'est que dans ces toutes dernières années que, sous la pression de l'opinion publique et de la presse, les pouvoirs publics se sont décidés à intervenir.

C'est aussi au fur et à mesure des besoins que le réseau de transports en commun s'est constitué. Le Métropolitain, les tramways et les omnibus ont eu leur tracé déterminé ou modifié dans le sens des flux

(1) L'action industrielle et commerciale (numéro du 20 Septembre 1928).

tuations du trafic, mais sans qu'un plan d'ensemble, tenant compte des possibilités de l'avenir, ait été observé. Mais c'est surtout dans l'organisation des transports en banlieue que l'imprévoyance a fait sentir ses effets. Les tramways se sont bientôt révélés insuffisants et les compagnies de chemins de fer d'intérêt général ont été obligées de créer des lignes de banlieue qui sont pour elles une lourde charge et ne répondent pourtant qu'imparfaitement aux besoins des intéressés.

D'ailleurs, les tramways, les omnibus, le Métropolitain, les chemins de fer, ont une capacité, une vitesse moyenne, une souplesse différentes : en un mot, chacun d'eux a des caractéristiques propres qui devraient lui assigner un rôle nettement défini. Il suffit de consulter une carte des moyens de transports de la région parisienne pour constater que dans la réalité il est loin d'en être ainsi. On voit notamment que des régions, à forte densité de population, éloignées du centre, ne disposent que d'un tramway, alors qu'un chemin de fer à grand débit et à grande vitesse y serait nécessaire.

Cette absence de coordination présente à tous égards les plus graves inconvénients. Pour trouver des remèdes à cette situation, il est bon tout d'abord d'en rechercher les causes. A l'heure actuelle, les organismes dont relèvent les moyens de transport de la région parisienne sont multiples : compagnies de chemins de fer d'intérêt général, Compagnie du chemin de fer Métropolitain, S.T.C.R.P. Ces organismes sont eux-mêmes les concessionnaires ou les ré-

gisseurs d'autorités différentes : Etat, Département de la Seine, Ville de Paris. Aucune unité de vues n'a donc pu présider à la constitution des réseaux, aucun plan directeur n'a été adopté ni suivi.

Aussi l'idée s'est-elle fait jour de confier à un organisme unique un pouvoir de décision pour toutes les questions intéressant les transports en commun de la région parisienne. Mais cette idée ne pourra prendre corps que lorsque la notion de région sera définitivement substituée à celle de département et de commune.

De jour en jour, en effet, il devient plus évident que la vie de Paris ne saurait plus être enfermée dans ses anciennes limites, que la séparation de la capitale et des communes suburbaines n'est maintenue que par une fiction administrative qui ne doit plus tarder à disparaître. Un plan régional de transports doit être la première étape dans la voie d'une réforme administrative et politique qui aura la région pour base.

Cette question, qui revêt un caractère national, a retenu l'attention des pouvoirs publics. Un nouvel organisme, le Comité Supérieur d'aménagement et d'organisation générale de la région parisienne, a été institué auprès du Ministère de l'Intérieur par décret du 24 Mars 1928. Dès maintenant, il a mis sur pied un avant-projet de loi dont le Gouvernement a été saisi au début de l'année 1929, et qui comporte les règles d'établissement d'un projet régional et la délimitation d'une région parisienne. Celle-ci comprendrait le département de la Seine, des portions

importantes de Seine-et-Oise (Versailles, Rambouillet, Meaux, etc...) et de Seine-et-Marne (Melun, Fontainebleau, Meaux, etc...) et quelques cantons de l'Oise (Chantilly, Creil, Senlis, etc...).

Le programme viserait entre autres les conditions générales d'aménagement des agglomérations, et l'organisation des transports en commun. Comment peut-on concevoir cette dernière organisation que l'avant-projet de loi ne précise pas ?

*
* *

Les cités modernes sont traversées par deux grands courants de circulation :

1° Un mouvement ininterrompu dans les voies centrales. A Paris ces voies sont comprises dans le périmètre des anciens boulevards extérieurs. De plus en plus intense au fur et à mesure que l'on s'approche du centre, ce mouvement atteint son maximum dans un noyau central ayant vaguement une forme pentagonale dont les sommets seraient la Place du Châtelet, la Place de la République, la Gare de l'Est, la Gare Saint-Lazare et la Place de la Concorde.

2° Un mouvement de la périphérie vers le centre, le matin, et du centre vers la périphérie, le soir. Quotidiennement, il se produit en effet un double phénomène de concentration et de déconcentration. Au commencement de la matinée, la masse de la population se porte dans les quartiers centraux où sont installés les grands magasins, les maisons de commerce et les banques. Inversement, le soir, ces

quartiers centraux se vident presque complètement au profit de la périphérie. Dans la région parisienne la zone périphérique s'étend des Boulevards Extérieurs jusqu'en Seine-et-Oise et pénètre même en certains points en Seine-et-Marne. La partie la plus éloignée de Paris est occupée par une population de faible densité, son type d'habitation est la maison individuelle avec jardin ; elle présente de nombreux espaces libres. Dans la partie comprenant les arrondissements périphériques de Paris et les communes de la banlieue immédiate, les usines voisines des immeubles d'habitation retiennent une partie des travailleurs et donnent naissance à des courants locaux qui viennent se greffer sur le double mouvement centripète et centrifuge.

Or, à chaque courant de circulation doit s'adapter un moyen de transport approprié. Il nous faut donc étudier brièvement de quelle façon chaque zone est desservie et, sans entrer dans un examen des conditions administratives et financières qui déborderait le cadre de cette étude, rechercher dans quel sens le développement des transports en commun doit être dirigé pour arriver à mieux desservir la région parisienne.

*
* *

Aux courants de circulation ininterrompus et enchevêtrés qui règnent dans la zone centrale doivent correspondre des moyens de locomotion nombreux et fréquents. Les autobus, tramways et Mé-

tropolitain qui assurent actuellement les déplacements du public continueront probablement leur office demain comme aujourd'hui. Mais leur importance respective se modifiera en raison de l'apparition d'un facteur important : la circulation.

Avant la guerre, la circulation dans certaines artères du centre était déjà très malaisée. Cette situation s'est considérablement aggravée dans ces dernières années par suite de l'augmentation du nombre des véhicules automobiles. En 1921, pour l'ensemble du département de la Seine, 68.415 automobiles étaient déclarées. On en trouve 73.110 en 1922; 85.734 l'année suivante; en 1924 le cap des 100.000 est largement dépassé avec 111.587 ; en 1925 nous atteignons 133.249 ; en 1926 153.779 ; enfin, en 1927, les services spéciaux enregistraient 180.000 automobiles auxquelles il faut ajouter 50.000 side-cars, cycle-cars, motos et triporteurs, et 500.000 bicyclettes, sans parler des camions ni des voitures à chevaux.

En raison de cette progression, le ralentissement est, à l'heure actuelle, général ; il prend, à certaines heures de la journée, l'aspect d'une véritable paralysie. Dans cet ordre d'idées, l'organisme urbain peut être comparé avec l'organisme humain. Ce n'est pas sans raison que le langage médical et la terminologie administrative usent indifféremment des expressions d'artères et de courants circulatoires. Les villes modernes accusent en effet les mêmes troubles que les individus et chez elles on observe aussi des phénomènes congestifs du même ordre que les accidents baptisés par les médecins du nom de

thrombose et d'embolie. Mais cet arrêt brusque et plus ou moins prolongé du courant circulatoire qui doit porter la vie à travers toutes les parties de l'organisme présente le même danger. Les mesures prises jusqu'à présent pour faciliter la circulation n'ont eu que des effets momentanés : coupures aux croisements pour laisser écouler le flot des voitures, circulation giratoire, sens unique, limitation du stationnement dans certaines voies, interdiction faite aux camions lourds ou aux voitures lentes de s'engager dans les rues très encombrées apparaissent surtout comme des palliatifs dont l'insuffisance s'avère chaque jour davantage.

L'imagination des architectes et des urbanistes a donné naissance à mille projets où l'ingéniosité le dispute parfois à la fantaisie. Parmi ceux qui sont envisagés le plus sérieusement, il faut citer la suppression des tramways dans le centre de la ville. Astreint à suivre les rails, le tramway, par le droit de priorité que les règlements lui accordent sur les autres véhicules, par l'immobilisation qu'il impose à ces derniers à chacun de ses arrêts, apporte souvent une entrave à l'écoulement rapide des flots de circulation pour lesquels, au surplus, les travaux de réparation des voies, longs et encombrants, occasionnent, lorsqu'ils se produisent, une gêne nouvelle. Ces raisons ont amené les assemblées municipale et départementale à supprimer déjà les lignes de tramways, notamment dans les rues Réaumur et du Quatre-Septembre. Si d'autres solutions n'interviennent pas, et si le nombre des véhicules particuliers conti-

nue à augmenter, il est probable qu'à Paris on suivra l'exemple des villes étrangères, et que progressivement les terminus des lignes de tramways devront quitter le centre même de la capitale.

Par ailleurs, abstraction faite de pertes considérables d'argent résultant des pertes de temps, les difficultés de la circulation, tendent à restreindre de plus en plus la vitesse, à diminuer la fréquence des passages et à supprimer la régularité des horaires.

En ce qui concerne la vitesse, l'expérience a été faite en 1925, lors de la mise en service d'autobus express d'un modèle spécial, destinés à doubler certaines lignes et, devant, avec des points d'arrêt peu nombreux, assurer un parcours rapide. Ces lignes ont dû être supprimées quelques semaines après leur inauguration, le gain de temps étant insignifiant. Quant à la régularité et à la fréquence, les barrages de police, les encombrements, rendent impossible l'application stricte des horaires. Or, privée de ces avantages : vitesse, régularité, fréquence, une bonne exploitation des transports à la surface se conçoit difficilement.

Aussi, a-t-on préconisé également la suppression des lignes d'omnibus qui font double emploi avec les chemins de fer souterrains. Cette mesure aurait pour corollaire une augmentation de la fréquence des passages et de la capacité des trains du Métropolitain par l'adjonction de voitures supplémentaires et le prolongement des quais. D'après les études entreprises, la fréquence serait portée de 2 minutes à 1 minute 30, la longueur des quais à 105 au lieu

de 75 mètres et les trains auraient 7 voitures au lieu de 5.

Cependant beaucoup d'esprits répugnent à considérer la suppression des omnibus et tramways comme un remède efficace aux difficultés de la circulation. Selon eux, l'idéal doit être de permettre à tous les véhicules — particuliers ou affectés aux transports en commun — de remplir leur office et ils pensent qu'on peut y arriver par l'adoption de nouvelles solutions. A cet effet, ils considèrent que ce qui entrave le plus la circulation c'est le stationnement des voitures et les croisements.

D'une part, la chaussée devrait être réservée aux voitures qui circulent, le stationnement ayant lieu dans des voies secondaires ou des garages. D'autre part les deux systèmes de passage des voitures aux croisements : le passage alternatif des flots de véhicules qui se coupent ou le système giratoire s'avérant insuffisants, on en a préconisé un troisième : le passage souterrain ou la passerelle. Son efficacité ne serait pas douteuse, mais il se heurte jusqu'à présent à des objections financières et esthétiques. La nécessité pourrait contraindre à passer outre.

*
* *

Il nous reste à rechercher quels sont les moyens de transport qui pourront desservir la zone périphérique. Dans sa partie intra-muros, des boulevards extérieurs aux anciennes fortifications, les lignes d'omnibus, de tramways et de métropolitain, continueront sans doute à circuler comme par le passé.

Mais, des anciennes fortifications jusqu'aux limites du Département de la Seine et même de Seine-et-Oise et de Seine-et-Marne, les moyens de transports existants, omnibus, tramways, services de banlieue, grands réseaux de chemins de fer, sont d'ores et déjà insuffisants. La banlieue immédiate, qui a une densité de population élevée, devrait bénéficier des mêmes moyens de transports que les arrondissements périphériques. Il conviendrait donc d'y prolonger les lignes du Métropolitain.

Suivant le rapport de M. Jayot au Comité Consultatif sur la Réorganisation des services de transports, et en commençant par l'Ouest, ces prolongements seraient les suivants, dans l'ordre géographique :

Ligne n° 9. — De la Porte de Saint-Cloud au Pont de Saint-Cloud.

— 1. — De la Porte de Neuilly jusqu'à la place du Marché à Neuilly, avec raccord au chemin de fer de Paris à la forêt de Saint-Germain, qui, empruntant l'avenue de Neuilly, depuis le Pont, serait dérivé sur la Porte des Ternes par la rue de Sablonville.

— 3. — De la Porte de Champerret à Levallois.

— B. — (Nord-Sud) de la Porte de Clichy à Clichy et Bois-Colombes, vers le Port de Paris.

— B. — (Nord-Sud) de la Porte de Saint-Ouen à Saint-Ouen (Mairie).

- A. — (Nord-Sud) de la Porte de la Chapelle à Saint-Denis (Eglise).
- 7b. — De la Porte de la Villette à Aubervilliers (Cimetière).
- 3. — De la Porte des Lilas à Romainville.
- 9. — De la Porte de Montreuil à Montreuil (Mairie). Ce tracé suppose que sera abandonné le raccordement de la ligne n° 9 à la ligne n° 1 par le Boulevard Davout. Coucurremment, il paraîtrait possible de reporter à la Porte de Vincennes le terminus Nation de la ligne n° 2 Nord, en utilisant les voies de remisage déjà construites.
- 1. — De la Porte de Vincennes au Fort de Vincennes.
- 8. — De la Porte de Charenton au Pont de Charenton.
- 7. — De la Porte d'Ivry à Ivry (Mairie).
- 4. — De la Porte de Montrouge au Cimetière de Bagneux.
- A. — (Nord-Sud) de la Porte de Versailles à Issy-les-Moulineaux (Place Voltaire).

En outre, et dès l'incorporation dans le réseau métropolitain de la ligne éventuelle allant de la Rotonde de la Villette et à la Porte de Pantin, prolongement jusqu'à l'église de Pantin.

Mais il ne suffit pas d'assurer dans de bonnes conditions le service des transports dans les localités déjà peuplées. Ce service aboutirait avec le temps

à un surpeuplement analogue à celui que nous avons constaté. Il faut, ainsi que nous avons essayé de le montrer, diriger et organiser, par des moyens de transport appropriés, l'exode des habitants vers les régions à densité de population très faible. Si l'on veut sérieusement améliorer les conditions d'existence de la population, il faut mettre à sa disposition des moyens de transports à grand débit, rapides et confortables.

Saisi par le ministre des Travaux Publics d'une demande d'avis sur les modalités techniques ou administratives d'une réorganisation des transports des voyageurs en banlieue le Conseil Supérieur des Chemins de Fer, a reconnu le 6 avril 1927, qu'en l'état actuel de la technique des transports, l'organisme principal capable d'assurer des relations ne peut être qu'un réseau de chemin de fer électrique à grande vitesse, grande section et fort débit, en relations intimes avec les autres services existants ou à créer qui lui serviront d'organes rabatteurs.

Dans ce réseau la place des services de banlieue des grandes compagnies de chemins de fer est tout indiquée (1).

A l'heure actuelle, les relations provisoires avec les cités satellites des environs de Paris sont assurées comme s'il s'agissait de relations entre des villes dé-

(1) Trois lignes sont indépendantes du réseau auquel elles sont rattachées.

1° Ligne de Paris à Verneuil-l'Etang (Réseau de l'Est).

2° Ligne de Paris (Luxembourg) à Sceaux et à Limours (Réseau d'Orléans).

3° Ligne de Paris (Invalides) à Versailles (Réseau de l'Etat).

terminées avant leur vie propre, et non pas comme entre les différents éléments d'un même organisme.

D'autre part, les méthodes d'exploitation des grands réseaux ne s'adaptent que difficilement à ces lignes de banlieue. La traction à vapeur en particulier, ne correspond plus au développement du trafic ni aux besoins des usagers. Néanmoins, la ligne d'Orsay à Brétigny sur le réseau d'Orléans, les lignes « Invalides-Versailles », « Saint-Lazare-Saint-Germain », « Saint-Lazare-Bois-Colombes », Saint-Lazare-Saint-Cloud », sur le réseau de l'Ouest-Etat ont la traction électrique.

Une exploitation plus rationnelle et l'électrification de toutes les lignes de banlieue est une des tâches les plus urgentes. A côté de l'électrification des lignes déjà existantes, 3 autres lignes importantes sont à créer. Elles desserviront des territoires où se dresseront les futures cités satellites. Il s'agit des lignes qui relieront directement Paris à Saint-Germain, à la Courneuve et au plateau de Thiais ; leur construction, pour être économique, pourra se combiner avec des opérations foncières propres à couvrir, dans la plus grande mesure possible, les frais d'établissement des nouveaux moyens de transport qui devront être conçus suivant la technique la plus moderne.

Mais les grandes artères de pénétration sont très coûteuses à établir et à exploiter. Il leur faut donc des services rabatteurs pour drainer la population de toute la région avoisinante sur une très grande étendue. De la sorte les habitants auront tendance

à se disséminer et non pas à se grouper à proximité de la grande artère : le peuplement sera ainsi facilité.

Ces services rabatteurs ne pourront être assurés que par des omnibus et des tramways.



Nous venons de montrer comment les moyens de transport existant actuellement devraient être utilisés pour desservir rationnellement la région parisienne. Mais, sous l'influence des progrès techniques, ces moyens de transport seront certainement transformés, perfectionnés, et il n'est pas interdit de penser que bientôt on en utilisera de nouveaux, plus parfaits. Un ingénieur, M. Francis Laur, a mis au point un aérocar électrique sur rail aérien, pouvant contenir 60 personnes et capable de se mouvoir à une vitesse de 60 à 150 kilomètres à l'heure. Des pourparlers sont engagés pour établir un service aérien de cette sorte entre la Porte de La Chapelle à Paris et Saint-Denis (Porte de Paris). Si cet essai réussit, de nouvelles lignes aériennes seront sans doute créées.

L'aéro car ouvrira peut-être une ère nouvelle pour les transports en commun.

Vu : *Le Doyen*,
H. BERTHÉLEMY.

Vu : *Le Président de Thèse*
W. OUALID.

Vu et permis d'imprimer :
Le Recteur de l'Université de Paris,
S. CHARLÉTY.



BIBLIOGRAPHIE

I. — OUVRAGES SPÉCIAUX

- Edgard HUBAULT. — Recueil annoté des lois, décrets, ordonnances, arrêtés, décisions concernant les transports en commun dans Paris et le département de la Seine.
- PAYEN. — Des concessions de chemins de fer d'intérêt local et des tramways.
- Gabriel DESBATS. — Les voies ferrées d'intérêt local (commentaire de la loi du 31 juillet 1911).
- COLSON. — Transports et tarifs.
- ALIBERT. — L'imprévision dans les services publics.
- René ROY. — Etude sur le régime économique des voies ferrées d'intérêt local.
- MASSE. — Les transports en commun à Paris.
- Louis CHAUMEIL. — Les omnibus et les tramways à Paris.
- Lucien ROMIER. — Explication de notre temps.
- Jean BRUNHES. — 1° La géographie humaine.
— 2° Préface du livre de Pierre de Pressac : les forces historiques de la France.
- Paul BROUSSE et Albert BASSEDE. — Les transports.
- Marcel CHASSAIGNE. — Etude économique sur les moyens de transports en commun dans Paris.
- Alfred MARTIN. — Etude historique et statistique sur les moyens de transport dans Paris.
- DE FOVILLE. — Les transformations des moyens de transport et leurs conséquences économiques.
- Gaston CADOUX. — La vie des grandes capitales (Etudes comparatives sur Londres, Paris, Berlin).
- ROMIEU. — La vie économique et le rôle de l'administration (Cours à l'Ecole libre des Sciences Politiques).
- Albert THOMAS. — Les documents du socialisme.
- RICARD et LEVEQUE. — Une politique du logement.

II. — PUBLICATIONS, RAPPORTS, DOCUMENTS DIVERS

- Annuaire statistique de la Ville de Paris.
- Bulletin de la statistique générale de la France et du service d'observation des prix.

- Rapports du Conseil d'Administration de la Société des Transports en Commun de la Région Parisienne (1921 à 1928).
- Les transports en commun dans Paris, par COLSON C. (Revue politique et parlementaire du 10 août 1910).
- Rapport de M. Louis DAUSSET, au 17^e Congrès International de tramways et chemins de fer d'intérêt local. L'influence des nouveaux modes de transports en commun sur le développement et l'extension des grandes cités (Oslo, 2-5 Juillet 1912).
- Rapport de M. KUHLES, membre du Conseil Municipal de Munich, au 17^e Congrès international de tramways et des chemins de fer d'intérêt local. La politique du peuplement des villes et les transports (Oslo, 2-5 Juillet 1912).
- Les autobus à Paris, par MM. MAUGLÈRE et COSTE (L'industrie des tramways et chemins de fer, Octobre et Novembre 1912).
- Valeur respective des tramways, autobus et omnibus à trolley, comme moyens de transport (communication présentée par M. A.H. POTT à la 4^e assemblée générale annuelle (1912) de l'association anglaise de tramways et chemins de fer d'intérêt local, The Mumbles (Swansea).
- La transformation du réseau municipal de tramways à Paris (par M. André MARIAGE, Bulletin de la Société des Ingénieurs Civils de France, numéro de mars 1913).
- Mémoires de M. le Préfet de la Seine au Conseil Municipal et au Conseil Général (16 Juin 1920).
- La réorganisation du réseau départemental des transports en commun à la surface de la région parisienne, par M. André MARIAGE (L'industrie des tramways, Chemins de fer et transports publics automobiles (Septembre, octobre, novembre, décembre, 1921).
- Communication faite à la Société des Ingénieurs Civils de France le 9 Février 1922, par M. André MARIAGE. Le problème économique des transports en commun à la surface dans la région parisienne.
- Rapport de M. Georges DELAVENNE au Congrès International de tramways et chemins de fer d'intérêt local : les transports en commun et l'urbanisme (Paris, 16-22 Juin 1924).
- Le réajustement des contrats de concession de services publics, de chemins de fer d'intérêt local et de tramways, par M. de la TASTÉ (L'industrie des tramways, chemins de fer et transports publics automobiles, octobre 1925).
- Historique des chemins de fer d'intérêt local — leur situation juridique, par M. Gaston MERCERON (L'industrie des tramways, chemins de fer et transports publics, août 1925).

- Rapport de M. JAYOT au XX^e Congrès International de tramways et des chemins de fer d'intérêt local (Répartition de la population, peuplement, vitesse et capacité des transports (Barcelone 10-16 Octobre 1926).
- Rapport de M. R. HAERENS au XX^e Congrès International de tramways et de chemins de fer d'intérêt local (Possibilité d'un index économique applicable aux tarifs (Barcelone, 10-16 Octobre 1926).
- Rapport de M. JAYOT au Comité consultatif sur la réorganisation des services de transports.
- Rapport général sur le projet de budget du département (années 1921 à 1928).
- Etude sur les majorations de dépenses par rapport à l'avant-guerre dans les tramways, chemins de fer locaux et transports publics automobiles, par M. André MARIAGE (rapport présenté au Congrès International de tramways, de chemins de fer d'intérêt local et de transports publics automobiles. Bruxelles, Octobre 1927).
- Rapport de M. BACQUEYRISSE au XXI^e Congrès International de tramways et des chemins de fer d'intérêt local. Les voitures à un seul agent (Rome 6-12 Mai 1928).

TABLE DES MATIERES

AVERTISSEMENT	7
-------------------------	---

CHAPITRE PREMIER

LES TRANSPORTS EN COMMUN AVANT 1914	II
---	----

SECTION I. — *Les Omnibus avant 1910* : Considérations générales. — De l'origine à 1855. — La Compagnie Générale des Omnibus. — Le monopole du transport et le droit de stationnement.

SECTION II. — *Les tramways avant 1910* : La concession Loubat. — Les premières concessions. — Les tramways de pénétration. — Les conséquences de la multiplicité des concessions.

SECTION III. — *Les conventions de 1910* : La réunion de l'exploitation des omnibus au réseau municipal de tramways (C.G.O.). — La réorganisation des compagnies de tramways. — Les tendances unificatrices des conventions de 1910. — Les résultats du regroupement des réseaux.

SECTION IV. — *Le service des bateaux* : Les anciens services : passeurs d'eau et bachoteurs. — Histoire de la Compagnie des Bateaux Parisiens. — La diminution du trafic.

CHAPITRE II

LA SITUATION DES TRANSPORTS AU COURS DE LA GUERRE....

53

SECTION I. — *La mobilisation et ses effets* : Les perturbations dans l'exploitation des réseaux. — La diminution du trafic. — Les majorations de dépenses (hausse des matières premières, les salaires du personnel).

SECTION II. — *La théorie de l'imprévision et les réseaux* : La jurisprudence de l'arrêt du 30 Mars 1916. — Les requêtes des compagnies. — Les objections de l'administration. — Les premiers accords provisoires (tramways de Paris et du Département de la Seine ; Compagnie des Tramways électriques de la rive gauche). — Les difficultés des réseaux en 1918.

SECTION III. — *Le mouvement d'idées en faveur d'une unification des réseaux* : Les débats au Conseil Général. — Avantages et inconvénients de la concession. — Avantages et inconvénients de la régie directe. — L'adoption de la régie intéressée. — Les nouveaux accords provisoires.

SECTION IV. — *Les difficultés des réseaux après l'armistice* : Le déficit des compagnies. — Les relèvements des tarifs de Février 1919 et de Mars 1920.

CHAPITRE III

LE NOUVEAU RÉGIME DES TRANSPORTS EN COMMUN : L'AFFERMAGE

99

SECTION I. — *Le triomphe des tendances unificatrices* : Les causes. — Les problèmes soulevés par leur réalisation. — La convention entre la Ville de Paris et le Département de la Seine.

SECTION II. — *Le rachat des réseaux* : Rachat d'office ou rachat à l'amiable. — Les bases du rachat. — Les conventions de rachat des réseaux. — L'objet et le prix du rachat.

SECTION III. — *La convention d'affermagē* : Son objet. — Analyse de la convention d'affermage. — La maîtrise des lignes et des tarifs. — Les cahiers des charges. — Le contrôle du département. — Les comptes de la Société fermière. — Le rôle du comité consultatif des transports en commun. — Le rôle de la Commission Mixte.

SECTION IV. — *Les modifications apportées à la convention d'affermage depuis 1921* : Modification de la formule de rémunération de la Société. — La rémunération équitable et l'intérêt du département. — Le compte des charges financières.

CHAPITRE IV

LES RÉSULTATS DE LA RÉGIE INTÉRESSÉE 165

SECTION I. — *Les résultats techniques* : Les tramways. — Les omnibus. — Les bateaux.

SECTION II. — *Les résultats d'exploitation* : L'adaptation du service au trafic. — Le nouveau mode de perception. — Les kilomètres-voitures parcourus. Les voyageurs transportés.

SECTION III. — *Les résultats financiers* : Les charges financières. — Les dépenses d'exploitation (le personnel, la force motrice, les matières premières, les impôts). — Les recettes (les augmentations de tarifs, l'index économique).

SECTION IV. — *Comment les résultats peuvent-ils être améliorés* : Les causes du déficit. — La voiture à un seul agent en Amérique et en Europe. — Le tarif unique.

CHAPITRE V

L'AVENIR DES TRANSPORTS EN COMMUN DANS LA RÉGION PARISIENNE 221

SECTION I. — *Le développement de l'agglomération parisienne* : Considérations générales. — Le rapport avec le développement des moyens de trans-

port. — Le mouvement de la population à Paris et en banlieue.

SECTION II. — *Les conséquences du peuplement des villes et leurs remèdes* : Les conséquences physiques et morales sur l'individu. — Les conséquences sociales : la crise du logement. — Les inconvénients d'un peuplement non méthodique. — La nécessité d'une organisation régionale des transports en commun.

SECTION III. — *Les moyens de transport de demain* : Les courants de circulation dans la région parisienne. — Les moyens de transports du centre et de la zone périphérique.

BIBLIOGRAPHIE	253
-------------------------	-----

